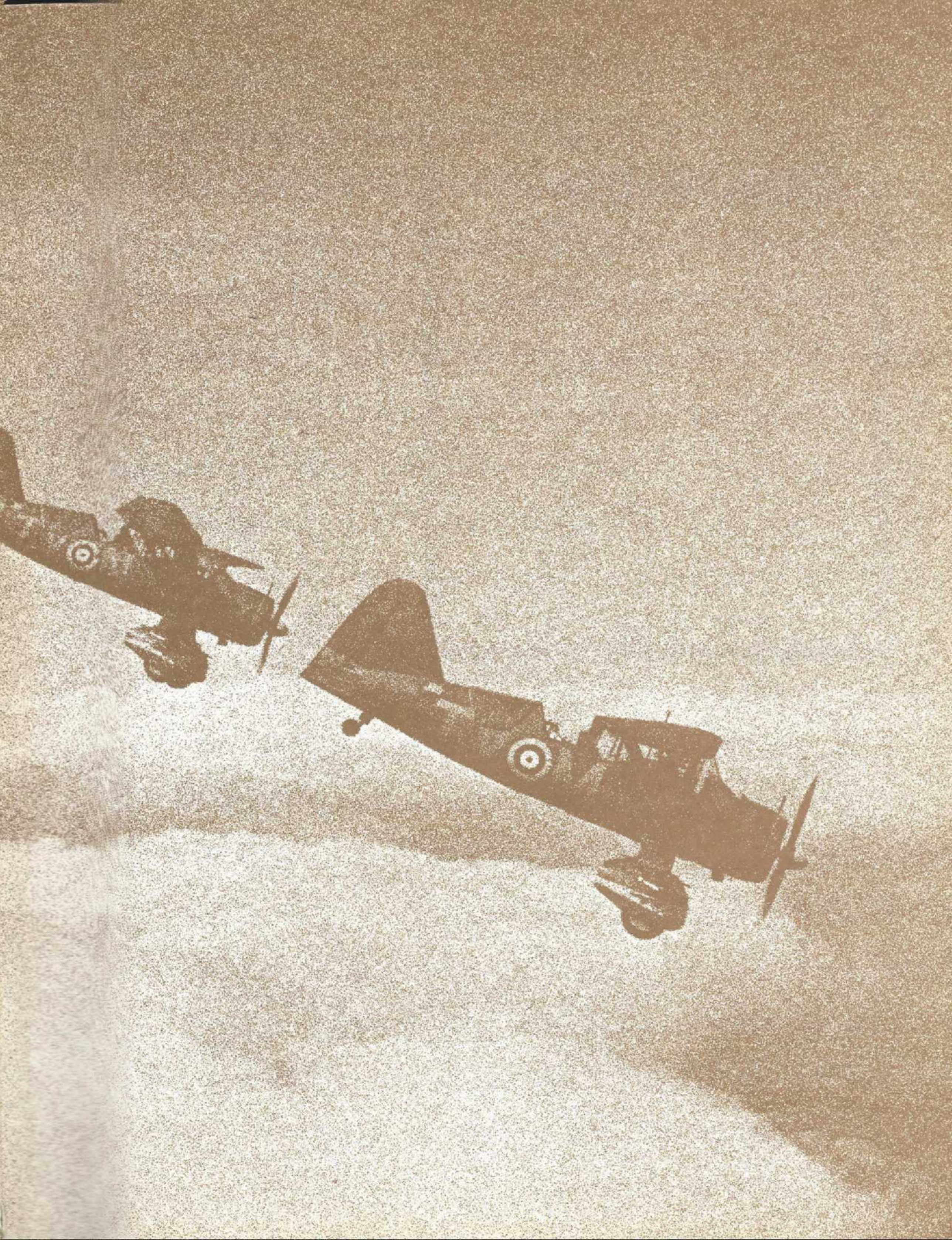
Líneas y Fuerzas Aéreas del Mundo



EX LIBRIS Scan Digit

The Doctor *y La Comunidad*

http://thedoctorwho1967.blogspot.com.ar/

http://el1900.blogspot.com.ar/

http://librosrevistasinteresesanexo.blogspot.com.ar/

Enciclopedia Ilustrada de la

AVIACION

Director: José Mas Godayol
Director editorial: Gerardo Romero
Jefe de Redacción: Pablo Parra
Coordinador editorial: Equipo GEARCO
Asesor técnico: Juan Antonio Guerrero

Redactores y colaboradores: Stan Morse, Trisha Palmer, Chris Chant, Marco Aurelio Galmarini, Graziella de Luis, Adán Kovacsics, Gloria Salbarrey

Realización gráfica: Luis F. Balaguer

© 1981 Aerospace Publishing Ltd., London
© 1981 Pilot Press Ltd., London, para los perfiles en color, diagramas y vistas interiores
© 1984 Editorial Delta, S.A., Barcelona, 2.ª edición
ISBN: 84-85822-65-X (tomo 7), 84-85822-28-5 (obra completa)
Depósito Legal: B. 1-84
Impresión: Cayfosa, Santa Perpètua de Mogoda (Barcelona)
Impreso en España - Printed in Spain 1984

Enciclopedia Ilustrada de la AVIACION

Editorial Delta, S.A.

Enciclopedia Ilustrada de la AVIACION

Publicada por Editorial Delta, S.A., Barcelona, y comercializada en exclusiva por Distribuidora Olimpia, S.A., Barcelona

Volumen

Director: José Mas Godayol
Director editorial: Gerardo Romero
Jefe de redacción: Pablo Parra
Coordinación editorial: Pablo Costantini
Asesor técnico: Juan Antonio Guerrero

Redactores y colaboradores: Stan Morse, Trisha Palmer, Chris Chant, Marco Aurelio Galmarini, Carlos Möller
Realización gráfica: Luis F. Balaguer

Redacción y administración:
Paseo de Gracia, 88, 5.°, Barcelona-8
Tels. (93) 215 10 32 / (93) 215 10 50 - Télex: 97848 EDLTE

LA ENCICLOPEDIA ILUSTRADA DE LA AVIACIÓN se publica en forma de 156 fascículos de aparición semanal, encuadernables en doce volúmenes. Cada fascículo consta de 20 páginas interiores y sus correspondientes cubiertas. Con el fascículo que completa cada uno de los volúmenes, se ponen a la venta las tapas para su encuadernación. Coleccionando la tercera y cuarta páginas de cubierta, se obtendrá un interesante dossier (no encuadernable) sobre las FUERZAS y las LÍNEAS AÉREAS DEL MUNDO.

El editor se reserva el derecho de modificar el precio de venta del fascículo en el transcurso de la obra si las circunstancias del mercado así lo exigieran.

© 1981 Aerospace Publishing Ltd. London
© 1981 Pilot Press Ltd. London, para los perfiles en color, diagramas y vistas interiores
© 1984 Editorial Delta, S.A., Barcelona, 2.ª edición
ISBN: 84-85822-30-7 (fascículo) 84-85822-36-6 (tomo II)
84-85822-28-5 (obra completa)
Depósito Legal: B. 1-84 098405
Fotocomposición: Tecfa, S.A., Pedro IV, 160, Barcelona-5
Impresión: Cayfosa, Santa Perpètua de Mogoda (Barcelona)
Impreso en España - Printed in Spain - Mayo 1984

Editorial Delta, S.A., garantiza la publicación de todos los fascículos que componen esta obra.

Distribuye para España: Marco Ibérica, Distribución de Ediciones, S.A., Carretera de Irún, km 13,350. Variante de Fuencarral, Madrid-34.
Distribuye para Argentina: Viscontea Distribuidora, S.C.A., La Rioja 1134/56, Buenos Aires.
Distribuye para Colombia: Distribuidoras Unidas Ltda., Transversal 93, n.° 52-03, Bogotá D.E.
Distribuye para México: Distribuidora Intermex, S.A., Lucio Blanco, n.° 435, Col. San Juan Tlihuaca, Azcapotzalco, 02400 México, D.F.
Distribuye para Venezuela: Distribuidora Continental, S.A., Ferrenquín a Cruz de Candelaria, 178, Caracas, y todas sus sucursales en el interior del país.

Pida a su proveedor habitual que le reserve su ejemplar de la ENCICLOPEDIA ILUSTRADA DE LA AVIACIÓN.
Comprando su fascículo todas las semanas y en el mismo quiosco o librería, Vd. conseguirá un servicio más rápido, pues nos permite la distribución a los puntos de venta con la mayor precisión.

Servicio de suscripciones y atrasados (sólo para España)
Las condiciones de suscripción a la obra completa (156 fascículos más las tapas, guardas y transferibles para la confección de los 12 volúmenes) son las siguientes:

a) Un pago único anticipado de 26 910 ptas. o bien 12 pagos trimestrales anticipados y consecutivos de 2 243 ptas. (sin gastos de envío).
b) Los pagos pueden hacerse efectivos mediante ingreso en la cuenta 3371872 de la Caja Postal de Ahorros y remitiendo a continuación el resguardo o su fotocopia a Distribuidora Olimpia (Paseo de Gracia, 88, 5.°, Barcelona-8), o también con talón bancario remitido a la misma dirección.
c) Se realizará un envío cada 13 semanas, compuesto de 13 fascículos y las tapas para encuadernarlos.

Los fascículos atrasados pueden adquirirse en el quiosco o librería habitual. También pueden recibirse por correo, con incremento del coste de envío, remitiendo su importe a Distribuidora Olimpia, en la forma establecida en el apartado b). Para cualquier aclaración, telefonear al n.° (93) 215 75 21.
No se efectúan envíos contra reembolso.

http://thedoctorwho1967.blogspot.com.ar/
http://el1900.blogspot.com.ar/
http://librosrevistasinteresesanexo.blogspot.com.ar/

Cubierta: Boeing E-3A Sentry AWACS (foto Lindsay/ Peacock)

Aer Lingus

Además de su amplia red de servicios europeos, Aer Lingus mantiene rutas trasatlánticas a Boston y Nueva York, con la ayuda de una terna de Boeing 747 que comprenden un Modelo 747-130 y dos Modelo 747-148 (foto Aer Lingus).

La historia de la compañía estatal irlandesa se inició el 22 de mayo de 1936, fecha en que se registró Aer Lingus Teoranta como compañía aérea privada. Su primer servicio tuvo lugar entre Dublín y Bristol el 27 de mayo de 1936, utilizando un de Havilland D.H. 84 Dragon (matriculado EI-ABI y bautizado con el nombre de *Iolar*). Aer Rianta, fundada por el gobierno de Irlanda el 5 de abril de 1937 para servicios internacionales y equipada con diferentes variantes del de Havilland Rapide, también pasaría a formar parte de la actual compañía. Sin embargo, al estallar la II Guerra Mundial, se suspendieron temporalmente la totalidad de los servicios aéreos de Irlanda, a pesar de que, el 28 de octubre de 1939, se restableció el servicio entre Dublín y Liverpool, que continuó en operación a lo largo de la guerra utilizando dos aviones de Havilland Dragon Express y un Douglas DC-3.

El 9 de noviembre de 1945 se restableció el servicio entre Dublín y Croydon, utilizando un Douglas DC-3 matriculado EI-ACA. Pronto fue seguido por la línea Dublín-París, el 17 de junio de 1946. El 26 de febrero de 1927 se formó la Aerlinte Eireann Teoranta, subsidiaria de Aer Rianta para la operación de servicios trasatlánticos. Se adquirieron con este objetivo tres Lockheed L-749A Constellation el 17 de setiembre de 1947, pero el servicio se pospuso indefinidamente y los aviones se vendieron a la BOAC.

Aer Lingus adquirió dos Vickers Viscount 707 en noviembre de 1951 (matriculados EI-AFW y EI-AFV), que entraron en servicio el 11 de abril de 1954. Asimismo fue la primera compañía del mundo que adquirió el Fokker F.27 Frienship, cuyos dos primeros ejemplares fueron entregados el 19 de noviembre de 1958. Los Frienship entraron en servicio en las líneas Dublín-Glasgow y Dublín-Liverpool el 15 de diciembre de ese mismo año. El 28 de abril de 1958, Aerlinte Eireann Teoranta inauguró su ruta a Nueva York empleando un Lockheed L-1049 Super Constellation arrendado a las aerolíneas norteamericanas Seabord and Western. A la vista del éxito de este servicio, Aerlinte Eireann Teoranta pasó pedido de tres Boeing 720-048. El primer servicio con estos reactores tuvo lugar el 14 de diciembre entre Dublín y Nueva York vía Shannon y, a finales de abril de 1961, los Boeing sustituyeron a los Constellation en el servicio trasatlántico. A mediados de 1964, el Boeing 707-348 sustituiría a su vez a los Boeing 720-048.

El 14 de mayo de 1965, Aer Lingus recibió su primer BAC One-Eleven 208AL (matriculado EI-ANE y bautizado *St Mel*). Este avión entró en servicio el 6 de junio de 1965 en la ruta de Dublín/Cork a París, y fue introduciéndose gradualmente en muchos de los servicios europeos de la compañía, complementado por el Boeing 737-248, que actualmente es el pilar principal de la flota de Aer Lingus. El primer Boeing 737 (matriculado EI-ASA y bautizado *St. Jarlath*) se entregó en Dublín el 28 de marzo de 1969. En enero de 1967 la compañía pasó un pedido de dos Boeing 747-148, el primero de los cuales fue entregado el 15 de diciembre de 1970. Inicialmente, los nuevos aviones fueron utilizados en las rutas trasatlánticas de la compañía, pero los factores de carga resultaban insuficientes, por lo que han sido arrendados a otras aerolíneas durante varios años.

Aer Lingus Teoranta y Aer Rianta están actualmente fusionadas y operan en una extensa red internacional y regional. Los servicios de pasaje y carga registrados operan desde Dublín, Shannon y Cork hacia Europa occidental y hasta Nueva York y Boston en Norteamérica. Aer Lingus también es propietaria de otras compañías asociadas: Airmotive Ireland, Aviation Traders Engineering, Guinness Peat Aviation/Air Tara, e Irish Helicopters.

Flota actual de Aer Lingus

BAC One-Eleven 208AL

No. Reg.	*N.o Constr.*	*Nombre*
EI-ANE	049	St Mel
EI-ANF	050	St. Malachy
EI-ANG	051	St Declan
EI-ANH	052	St Ronan

Boeing 737-248

No. Reg.	*No. Constr.*	*Nombre*
EI-ASA	19424	St Jarlath
EI-ASB	19425	St Albert
EI-ASF	20221	St Nathy
EI-ASG	20222	St Cormac
EI-ASH*	20223	St Eugene

* alquilado a TAN hasta 1982

Boeing 737-248C

No. Reg.	*No. Constr.*	*Nombre*
EI-ASC	20218	St Macartan
EI-ASD	20219	St Ide
EI-ASE	20220	St Fachtna

Boeing Advanced 737-248

No. Reg.	*No. Constr.*	*Nombre*
EI-BEB	21714	St Eunan
EI-BEC	21715	St Fiacre

Boeing Advanced 737-248C

No. Reg.	*No. Constr.*	*Nombre*
EI-ASL	21011	St Killian

Boeing 737-281

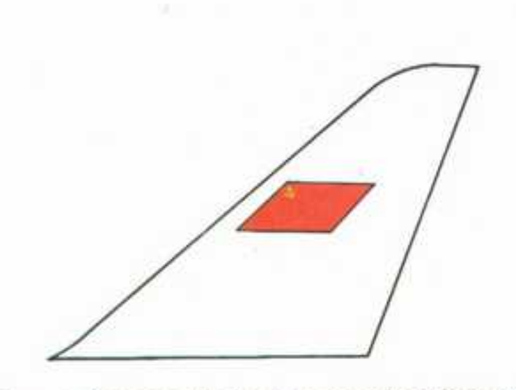
No. Reg.	*No. Constr.*	*Nombre*
EI-BEE	20413	St Fiacre

Boeing 747-130

No. Reg.	*No. Constr.*	*Nombre*
EI-BED	19748	St Kieran/ Ciaran

Boeing 747-148

No. Reg.	*No. Constr.*	*Nombre*
EI-ASI	19744	St Columcille
EI-ASJ	19745	St Patrick/ Padraig



Aeroflot

Los orígenes de la compañía aérea soviética Aeroflot se remontan al 11 de noviembre de 1921, momento en que se constituyó la línea aérea germano-soviética Deruluft para establecer servicios entre la URSS y Alemania. En marzo de 1923, la compañía soviética Dobrolet abrió una ruta desde Moscú a Odessa y Georgia, más otros vuelos hacia el Asia central soviética. Mientras, en abril de 1925 se constituía en Ucrania una línea aérea llamada Ukvozduchput, y otra, Zakavia, se establecía en Georgia. De la fusión de estas cuatro líneas nació Aeroflot, que desde 1932 ha ejercido el monopolio de la aviación civil en la URSS, con la excepción de la División de aviación polar, que sería finalmente absorbida en 1964.

Aeroflot es la compañía aérea mayor del mundo. Realiza servicios regulares nacionales e internacionales de pasajeros y carga, y también efectúa vuelos charter a todo el mundo. Además de sus actividades como línea aérea, es responsable de todos los aeropuertos civiles, servicios de navegación, aeroclubes y entrenamiento de la URSS, así como de todos los aspectos de la aviación agrícola, patrulla contra incendios forestales, vigilancia y misiones de ambulancia aérea.

Desde la óptica de las compañías occidentales, el programa de reequipamiento de Aeroflot después de la II Guerra Mundial fue muy lento. El Ilyushin II-12 no entró en servicio hasta 1948, y el Ilyushin II-14 sólo lo hizo seis años más tarde; ambos aviones eran inferiores a los transportes comerciales occidentales de la misma época. Sin embargo, el 15 de setiembre de 1956 Aeroflot puso en servicio su primer avión a reacción, el Tupolev Tu-104, en la ruta de Moscú a Irkutsk. En ese momento era la única línea aérea del mundo que utilizaba reactores.

Durante el período comprendido entre 1959 y 1963, Aeroflot utilizó no menos de cinco tipos de aviones completamente nuevos, a saber los Antonov An-10 y An-24, Ilyushin II-18, Tupolev Tu-114 y Tu-124. A partir de comienzos de los sesenta ha incorporado dos nuevos tipos principales, el Tupolev Tu-154 y el Ilyushin Il-62; entre los dos realizan hoy el 73 % de los vuelos de pasajeros de Aeroflot. La línea consiguió también el récord de ser la primera del mundo en emplear un transporte supersónico, el Tupolev Tu-144, para servicios de pasajeros. Ello ocurrió el 26 de diciembre de 1975, entre Moscú y Alma Atá.

La Aeroflot cubre al mismo tiempo una extensa red nacional —que enlaza aproximadamente 3 600 ciudades— y una red internacional que abarca 86 países en África, América del Norte, Central y del Sur, Asia y Europa. La mayoría de estos vuelos tienen origen en Moscú. Para las rutas nacionales, los modelos más utilizados son el Yakovlev Yak-40, el Antonov An-24 y el Tupolev Tu-134; y en las rutas más cortas aún se utiliza el anticuado Antonov An-2.

En cuanto al futuro, Aeroflot tiene pendientes de entrega más Tupolev Tu-134 y Tu-154, Ilyushin Il-62, Il-76 e Il-86, Yakovlev Yak-42 y Antonov An-28. Espera también introducir los siguientes nuevos tipos: el Antonov An-32 (versión más poderosa del An-26), el Antonov An-26 para operaciones en el Ártico y de pesca, el Antonov An-72, carguero STOL de cometidos generales y en el Ártico, y el helicóptero Kamov Ka-32. Actualmente se planifica el reemplazo del Antonov An-2 por un turbohélice y la incorporación de nuevos tipos de helicópteros.

A menudo se ha comparado al Ilyushin Il-86, transporte civil soviético de fuselaje ancho, con el Boeing 747, perteneciente a una generación anterior. De hecho sus características son más parecidas a las de los Airbus (foto Aviation Letter Photo Service).

Flota actual de Aeroflot

Antonov An-12
matrículas serie CCCP-11003 a CCCP-13323

Antonov An-22
matrículas serie CCCP-09302 a CCCP-09349

Antonov An-24/-26/-32
matrículas serie CCCP-46201 a CCCP-47874, y también en torno a CCCP-13400, CCCP-26500, CCCP-27200, CCCP-19720, CCCP-83900 y CCCP-98100

Antonov An-30
matrículas serie CCCP-30001 en adelante

Ilyushin Il-14
matrículas serie CCCP-41800 a CCCP-41899, CCCP-52000 a CCCP-52099, CCCP-61600 a CCCP-61800 y CCCP-91506 a CCCP-91614

Ilyushin Il-18
matrículas serie CCCP-74250 a CCCP-74295, CCCP-75400 y CCCP-75895

Ilyushin Il-62
matrículas CCCP-86450 a CCCP-86477, CCCP-86605 a CCCP-86627 y CCCP-86648 a CCCP-86705

Ilyushin Il-76
matrículas CCCP-76500 en adelante, y CCCP-86600 en adelante

Ilyushin Il-86
matrículas CCCP-86000 en adelante

Let L-410 Turbolet
matrículas CCCP-67166 en adelante

Tupolev Tu-104A/B
se han utilizado matrículas serie CCCP-42303 a CCCP-42509 (actualmente retirado del servicio)

Tupolev Tu-114
se han utilizado matrículas serie CCCP-76458 a CCCP-76490 (actualmente retirado del servicio)

Tupolev Tu-124
matrículas serie CCCP-45000 a CCCP-45173

Tupolev Tu-134/134A
matrículas serie CCCP-65001 a CCCP-65077, y CCCP-65601 a CCCP-65976

Tupolev Tu-144
matrículas serie CCCP-77101 a CCCP-77110 (actualmente retirados)

Tupolev Tu-154/154A/154B-1/154B-2
matrículas CCCP-85000 en adelante

Yakovlev Yak-40
matrículas CCCP-87200 en adelante

Yakovlev Yak-42
matrículas CCCP-42300 en adelante

También se utilizan un número desconocido de Antonov An-2, An-8 y An-14; Kamov Ka-26; Mil Mi-4, Mi-6, Mi-8 y Mi-10; Yakovlev Yak-18 y Yak-18T; y M-15

Aerolíneas Argentinas

El 14 de mayo de 1949, el ministerio de Transportes argentino asumió el control de las operaciones de todas las compañías aéreas del país (a excepción de LADE, dependiente de la Fuerza Aérea) para constituir Aerolíneas Argentinas. Las cuatro compañías integradas eran Aeroposta Argentina (creada en 1928), Aviación del Litoral Fluvial Argentino (formada en 1938), Flota Aérea Mercante Argentina (nacida el 8 de febrero de 1946) y Zonas Oeste y Norte de Aerolíneas Argentinas (constituida el 23 de febrero de 1946).

La amalgama de estas aerolíneas tomó carta de naturaleza oficial el 1 de enero de 1950, en que Aerolíneas Argentinas comenzó a operar con esa denominación. Heredaba así una flota mixta de aviones de sus predecesoras, a base de Short Sandringham de ALFA, Douglas DC-4 y DC-6 de FAMA, varios Avro York, Vickers Viking, Avro Lancastrian y Convair CV-240 de ZONDA, y, por supuesto, Douglas DC-3 de varias de ellas.

En marzo de 1950 Aerolíneas Argentinas inauguró servicios regulares con Douglas DC-6 a Nueva York, en tanto que los vuelos interiores corrían a cargo principalmente de los Convair y DC-3. Los últimos siguieron en activo durante otros 12 años. El 2 de marzo de 1959 la compañía aceptaba su primer de Havilland Comet 4 (matriculado LV-AHN) y el 19 de mayo de ese año inauguraba sus primeros servicios a reacción.

Las redes interiores y regionales entraron en la era del reactor cuando, el 15 de enero de 1962, la compañía recibió el primero de cuatro Sud-Aviation Caravelle VIN, matriculado LV-HGX. Los CV-240 fueron remplazados por los aparatos a turbohélice Hawker Siddeley HS 748, el primero de los cuales (LV-HGW) se recibió el 18 de enero de 1962; este modelo de fabricación británica entró en servicio, entre Buenos Aire y Bahía Blanca, el 2 de abril de 1962.

El 23 de noviembre de 1966 la compañía recibió su primer Boeing 707-387 (matriculado LV-ISA) y este modelo comenzó a remplazar a los Comet, de los que los dos últimos fueron vendidos en noviembre de 1971. Para operar en sus rutas interiores y regionales, Aerolíneas Argentinas encargó el Boeing 737-287 y, antes de recibir el primero de ellos (el LV-JMW el 27 de febrero de 1970), la compañía alquiló un Boeing 737-204 de Britannia Airways entre el 24 de enero y el 28 de abril de ese año. A estos birreactores estadounidenses se unió el 3 de diciembre de 1977 un Boeing 727-2M7 alquilado de Hughes Airwest, mientras que el 1 de diciembre de 1978 Aerolíneas recibía su primer Boeing 727-287 (LV-MIM). Esta compañía cubre sus rutas regionales e interiores con Fokker F.28 Felowship, en tanto que en los servicios de largo alcance a América del Norte, Europa, Sudáfrica y Extremo Oriente operan seis Boeing 747-287B, de los que el primero se recibió el 16 de diciembre de 1976 con la matrícula LV-LZD, y un único Boeing 747SP-087.

Flota actual de Aerolíneas Argentinas

Boeing 707-387

N.º Reg.	*N.º Constr.*
LV-ISC	19240
LV-JGR	19961

Boeing 727-287

N.º Reg.	*N.º Constr.*
LV-MIM	21688
LV-MIN	21689
LV-MIO	21690
LV-OLN	22603
LV-OLO	22604
LV-OLP	22605
LV-OLR	22606

Boeing 727-2M7

N.º Reg.	*N.º Constr.*
LV-ODY	21823

Boeing 737-2D6

N.º Reg.	*N.º Constr.*
TZ-ADL	20544

Boeing 737-287

N.º Reg.	*N.º Constr.*
LV-JMW	20403
LV-JMX	20404
LV-JMY	20405
LV-JMZ	20406
LV-JND	20407
LV-JNE	20408

Seis Boeing 747-287B cubren la red internacional de largo alcance de Aerolíneas Argentinas.

LV-JTD	20523
LV-JTO	20537
LV-LEB	20768
LV-LIU	20964
LV-LIV	20965
LV-LIW	20966

Boeing 747-287B

N.º Reg.	*N.º Constr.*
LV-MLO	21725
LV-MLP	21726
LV-MLR	21727
LV-OEP	22297
LV-OOZ	22592
LV-OPA	22593

Boeing 747SP-27

N.º Reg.	*N.º Constr.*
LV-OHV	21786

Fokker F.28 Fellowship Mk 1000

N.º Reg.	*N.º Constr.*
LV-LOA	11085
LV-LOC	11083
LV-LRG	11046

Fokker F.28 Fellowship Mk 4000

N.º Reg.	*N.º Constr.*
LV-MZD	11127

Flota suministrada por Editions JP

AVIANCA

La década de las aerolíneas americanas se constituyó el 5 de diciembre de 1919 como Sociedad Colombo-Alemana de Transportes Aéreos (SCADTA). La compañía había sido fundada por tres residentes alemanes y cinco colombianos, e inició los primeros servicios regulares, entre Bogotá y Barranquilla, en setiembre de 1921; así, la duración del mismo trayecto por vía terrestre (de 10 a 14 días) quedaba reducido a ocho horas gracias a los primeros hidroaviones Junkers F.13. A raíz del éxito de esta primera ruta se inauguraron más servicios interiores, de modo que a finales de los años veinte SCADTA había erigido una completa red de cobertura.

En 1931 Pan American Airways adquirió el 80% de las acciones de la empresa colombiana. En junio de 1940 había desaparecido la antigua influencia alemana y ese mismo mes la aerolínea fue rebautizada Aerovías Nacionales de Colombia SA (AVIANCA) a raíz de que SCADTA se fusionase con Servicio Aéreo Colombiano (fundada en 1933). AVIANCA adquirió Aerovías Ramales Colombianas (ARCO) el 25 de abril de 1941 y con ella la aerolínea consiguió otras muchas rutas. En 1942 obtuvo sus primeros C-39 (Douglas DC-2), DC-3 y Boeing 247D. Tras la II Guerra Mundial la compañía cubría una amplia red doméstica. De agosto de 1946 a finales de 1951, AVIANCA realizó también servicios interiores en Ecuador. Los vuelos internacionales, a Balboa, comenzaron el 4 de enero de 1947, seguidos por servicios a Miami el 22 de enero. En marzo de 1950 se inauguraron vuelos internacionales, con los Douglas DC-4, a Madrid y Hamburgo. Los aviones de Douglas fueron remplazados en las rutas europeas en junio de 1951 por dos Lockheed L-749A Constellation (los HK-162 y HK-163), que se encargaron de su cobertura hasta que a su vez fueron remplazados en 1954 por los Super Constellation.

Antes de la recepción de su primer Boeing 720, en enero de 1962, AVIANCA alquiló dos Boeing 707-121 de Pan American e inició sus primeros servicios a reacción el 17 de octubre de 1960, a Nueva York y Miami. Los Super Constellation siguieron en los servicios internacionales hasta febrero de 1967, en que fueron remplazados por Boeing 727 (el primero fue el HK-1337, recibido el 26 de enero de 1967), y el nuevo modelo acabó por asumir todos los servicios de los «Connie». A finales de 1968 la compañía aceptó dos Hawker Siddeley 748 (HK-1408 y HK-1409) y hacia 1972 este modelo había reemplazado al DC-3, que había operado con esta compañía aproximadamente desde 1942.

El tipo más reciente de la compañía es el Boeing 747: el primero (N747AV, más tarde rematriculado HK-2000) fue entregado en noviembre de 1976 y comenzó a ser empleado en las rutas de larga distancia y alta densidad, como las rutas hacia Europa y Estados Unidos.

Flota actual de AVIANCA

Boeing 707

N.º Reg.	*N.º Constr.*
HK-1402	19741
HK-1410	20340
HK-1849	18766
HK-2015	19361
HK-2016	19276

Boeing 727

N.º Reg.	*N.º Constr.*
HK-727	19127
HK-1337	19303
HK-1400	19662
HK-1401	19663
HK-1716	18999
HK-1717	18993
HK-1803	19035
HK-2845X	19005
HK-2846X	19007
HK-3133X	18895
HK-3151X	21343
HK-2152X	21344
N200AV	21930
N202AV	21931
N203AV	22474
N204AV	22475
N205AV	22476

Boeing 747

N.º Reg.	*N.º Constr.*
HK-2900X	19733
HK-2980X	21730
N9664	20103

Flota suministrada por Editions JP

En virtud del tratado de Yaoundé, firmado el 28 de marzo de 1960, Air France, UAT (la actual UTA) y once colonias francesas (hoy países independientes: Gabón, la República del Congo, el Imperio Centroafricano, Chad, Mauritania, Senegal, Costa de Marfil, Alto Volta, Benin, Níger y Camerún) acordaron constituir Air Afrique. Un doceavo país, Togo, se sumó a la unión en 1965, pero Camerún y Gabón la abandonaron (setiembre de 1971 y 1977, respectivamente). En junio de 1961 comenzaron los vuelos domésticos con once Douglas DC-4 e, inicialmente, un Douglas DC-6A, todos alquilados de UAT y Air France. Los servicios internacionales se iniciaron el 16 de octubre de 1961, entre París y los estados africanos, utilizando tres Lockheed L-1649A alquilados de Air France. Por entonces comenzaron también los vuelos internacionales y *charter*. El 5 de enero de 1962 se inauguraron los servicios a reacción utilizando Douglas DC-8 alquilados de UAT. Estos aparatos fueron en un principio utilizados entre los estados africanos y París. En los años siguientes, se alquilaron o adquirieron numerosos aviones DC-8 y Boeing 707 (de hecho, Air Afrique emplea aún seis DC-8). Air Afrique fue la primera compañía usuaria de dos versiones mixtas de carga y pasaje del Caravelle. Ambos aviones fueron recibidos el 17 de julio de 1967 y entraron en operación en setiembre: uno cubre todavía numerosos puntos en el África oriental y el otro está almacenado en Dakar.

Actualmente se emplean tres modelos de fuselaje ancho. El primero es el McDonnell Douglas DC-10-30, del que el ejemplar inicial se recibió el 29 de febrero de 1973. El segundo es el carguero puro Boeing 747-254F; el único ejemplar fue entregado a la compañía el 3 de octubre de 1980 y actualmente se halla alquilado (por dos años) a Saudia. (Estos dos modelos son revisados por UTA en París.) El tercer tipo es el Airbus A300, del que el primer aparato llegó a Dakar el 7 de mayo de 1981; la revisión de este modelo se efectúa en la propia Dakar, desde donde aún se utilizan los DC-8 y Caravelle. A la hora de escribir estas líneas, dos Boeing 727-2H9 habían sido alquilados de JAT con destino a las rutas regionales.

Actualmente, Air Afrique lleva a cabo vuelos de pasaje y carga a 22 puntos en África, seis en Europa (las ciudades de Burdeos, Ginebra, Niza, París, Roma y Zürich) y también a Jeddah y Nueva York.

Flota actual de Air Afrique

Airbus Industrie A300B4-203

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
TU-TAO	137	Nouakchott
TU-TAS	243	

Bajo pedido
un avión, a recibir a finales de 1984

Boeing 727-2H9

N.º Reg.	*N.º Constr.*
YU-AKK	22665
YU-AKL	22666

Boeing 747-254F

N.º Reg.	*N.º Constr.*
TU-TAP	22169

(alquilado a Saudia)

Bajo pedido
un avión, a recibir a finales de 1984

Douglas DC-8

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
TU-TCA	45670	Abidjan
TU-TCB	45671	Brazzaville
TU-TCC*	45857	Cotonou
TU-TCF	46135	N'djamena
TU-TCH	45883	
TU-TCP	45568	
N903R**	45647	

*retirado en setiembre de 1983
**alquilado de Overseas National

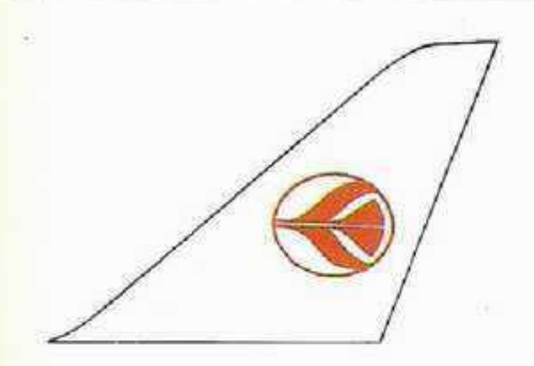
McDonnell Douglas DC-10-30

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
TU-TAL	46890	Libreville
TU-TAM	46892	
TU-TAN	46997	Niamey

Flota suministrada por Editions JP

El TU-TAL fue el primer avión de fuselaje ancho de Air Afrique. El mantenimiento de la flota de DC-10 corre a cargo de la compañía francesa UTA (foto John Roach-ALPS).

Air Afrique utiliza todavía seis DC-8, cuya disponibilidad acusa sus muchos años de servicio.



Air Algérie

En 1947 tuvo lugar en Argelia la fundación de la empresa *charter* privada Compagnie Générale de Transports Aériens. Durante los seis años siguientes, se establecieron los servicios sobre una base más regular y se desarrollaron hasta que, el 22 de mayo de 1953, la C.G.T.A. se hizo con el control de la aerolínea francesa Compagnie Air Transport para constituir la actual Air Algérie.

En el curso de la primera mitad de los cincuenta, esta compañía utilizó aviones Sud-Ouest S0.30 Bretagne (nueve), Douglas DC-3 y Douglas DC-4 (el primero fue entregado en enero de 1954 con la matrícula F-BELD). Con estos tres modelos se voló a Palma, Ginebra y a varias ciudades francesas, además de a los destinos interiores. A partir de finales de 1955 se emplaron dos Lockheed L-749A Constellation para cubrir servicios a París, inicialmente en concepto de alquiler de Air France. Más tarde, los Constellation cubrieron también la ruta de Ginebra.

El 13 de marzo de 1958 Air Algérie encargó tres Sud Caravelle 1 para remplazar a los Douglas DC-4 y Constellation. El primero de ellos, matriculado F-OBNG, fue entregado el 26 de diciembre de 1959; los servicios regulares con el Caravelle se iniciaron el 12 de enero de 1960 entre Argel y París, y las rutas de París a Orán y Bône se añadieron a la red el 7 de marzo de ese mismo año.

El 21 de junio de 1968 se adquirieron de Lufthansa cuatro Convair 440 para mejorar la red de cobertura doméstica de la compañía. Estos aparatos fueron posteriormente convertidos mediante la instalación de motores turbohélice Rolls-Royce Dart. El primero de estos aviones, matriculado 7T-VAH, fue servido a Air Algérie el 9 de octubre de ese año, seguido por los tres restantes al cabo de poco tiempo. El 14 de octubre de 1970 se adquirieron de Allegheny Airlines cuatro Nord 262, a los que se sumó un quinto aparato el 23 de marzo de 1971. El 12 de febrero de ese año había llegado el primer Boeing 727-2D6 (con matrícula 7T-VEA), y el 17 de diciembre hizo lo propio el primer Boeing 737-2D6, al que se matriculó 7T-VEC. Estos dos modelos de Boeing relegaron a los Caravelle a la red doméstica, de la que fueron retirados el 12 de junio de 1976; su último vuelo había sido de Ouargla a Argel. En 1972, el gobierno argelino se hizo con las riendas de la compañía.

El primer empleo de un avión de fuselaje ancho por parte de Air Algérie tuvo lugar el 25 de noviembre de 1974, por medio de un Airbus A300 alquilado de Trans-European Airways. Desde entonces, se han alquilado varios Boeing 747, de los que el primero (matriculado N748WR) lo fue de World Airways el 1 de noviembre de 1977. Más recientemente, dos A300, matriculados D-AIBA y D-AIBB) fueron alquilados de Lufthansa en marzo de 1981. Los transportes de mercancías mejoraron en marzo de 1981 con la recepción de tres Lockheed L-100-30, remplazando a sendos L-100-20 alquilados.

La flota de Air Algérie está básicamente dotada con aviones Boeing, como este 737-2D6 Advanced. Este tipo cubre casi exclusivamente la red interior, pero en la foto aparece en el aeropuerto de Zürich (foto Austin J. Brown).

Flota actual de Air Algérie

Airbus A300B4-2C

N.º Reg.	*N.º Constr.*
D-AIBA	053
D-AIBB	057

Boeing 727-2D6

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
7T-VEA	20472	Tassili
7T-VEB	20473	Hoggar
7T-VEH	20955	Lalla Khedidja
7T-VEI	21053	Djebel Amour
7T-VEM	21053	Mont du Ksall
7T-VEP	21210	Mont du Tessala
7T-VET	22372	Georges de Rhumel
7T-VEU	22373	
7T-VEV	22374	
7T-VEW	22375	
7T-VEX	22765	

Boeing 737-2D6

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
7T-VEF	20759	Saoura
7T-VEG	20884	Monts des Ouleds Neils
7T-VEJ	21063	Chrea
7T-VEK	21064	Edough
7T-VEL	21065	Afadou
7T-VEN	21211	La Soummam
7T-VEO	21212	Le Titteri
7T-VEQ	21285	Le Zaccar
7T-VER	21286	Le Souf
7T-VEY	22766	Rhoufi

Boeing 737-2D6C

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
7T-VED	20650	Atlas Saharien
7T-VEE	20758	Oasis
7T-VES	21287	Le Tadmait

Boeing 737-2T4

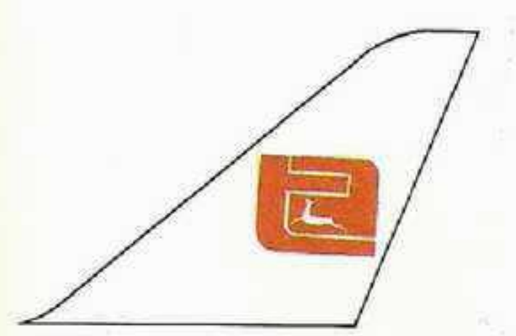
N.º Reg.	*N.º Constr.*
7T-VEZ	22700
7T-VJA	22800
7T-VJB	22801

Fokker F.27 Friendship

N.º Reg.	*N.º Constr.*
7T-VRL	10495
7T-VRM	10496
7T-VRQ	10526
7T-VRU	10494

Nota: Air Algérie utiliza también aviones Piper, Beech y Grumman para operaciones de taxi y agrícolas

Flota suministrada por Editions JP



Tunis Air

La Société Tunisienne de l'Air (Tunis Air) fue constituida en 1948 por el gobierno tunecino y Air France. Los vuelos regulares comenzaron en 1949 con cuatro Douglas DC-3, volando de Túnez a Argel y Córcega. La expansión de la compañía se produjo gradualmente, y en agosto de 1954 se alquiló de Air France un Douglas DC-4 para inaugurar un servicio a París. En la espera de recibir los primeros Caravelle, Tunis Air alquiló también de Air France dos Lockheed Constellation. El 31 de agosto de 1961 se recibió el primer Caravelle 3, matriculado TS-IKM. Este aparato fue el primer reactor de la compañía y el modelo permaneció en servicio hasta 1977. Por entonces, Tunis Air había adquirido cuatro Caravelle y alquilado un quinto. El Caravelle fue remplazado por el Boeing 727-2H3; el primer ejemplar, matriculado TS-JHN, sería recibido el 14 de febrero de 1972. El primer Boeing 737-2H3 se libró a la compañía el 22 de octubre de 1979, ostentando la matrícula TS-IOC. Este avión sustituía a un Boeing 737 de Maersk Air.

Actualmente, el otro modelo en el parque de la aerolínea es el Airbus A300B4-203 matriculado TS-IMA, que fue recibido el 28 de mayo de 1982; se espera que en un futuro inmediato se pueda adquirir otro ejemplar. Los servicios de carga y pasaje parten de cinco ciudades tunecinas hacia Oriente Medio, norte de África y Europa.

Flota actual de Tunis Air

Airbus Industrie A300B4-203

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
TS-IMA	188	Amílcar

Boeing 727-2H3

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
TS-KHN	20545	Carthago

Boeing 727-2H3 Advanced

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
TS-JHO	20739	Jerba
TS-JHP	20822	Monastir
TS-JHQ	20948	Tozeur Nefta
TS-JHR	21179	Bizerta
TS-JHS	21234	Kairouan
TS-JHT*	21235	Sidi Bou Said
TS-JHU	21318	Hannibal
TS-JHV	21319	Jugurtha
TS-JHW	21320	Ibn Khaldoun

*alquilado a Sudan Airways

Boeing 737-2H3

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
TS-IOC	21973	Salammbo
TS-IOE	22624	Zarzis
TS-IOF	22625	Sousse

Boeing 737-2H3C

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
TS-IOD	21974	Bulla Regia

Flota suministrada por Editions JP

Air Canada

Lockheed L-1011 TriStar de la flota de Air Canada. La compañía ha utilizado este tipo desde principios de los años setenta en sus rutas transoceánicas, junto a los Boeing 747 y a los Douglas DC-8 de la serie Super Sixty (foto Air Canada).

Air Canada vio la luz como compañía de bandera del Dominio de Canadá el 10 de abril de 1937, con el nombre de Trans-Canada Air Lines Ltd; el principal accionista era la empresa estatal Canadian National Railways. El primer servicio registrado tuvo lugar el 1º de setiembre de 1937, al operar un Lockheed 10A Electra en la ruta entre Vancouver y Winnipeg. Un año después, el 1º de abril de 1939, se inauguraba el primer servicio de costa a costa entre Seattle y Montreal, con escalas en Vancouver, Toronto y Ottawa. La TCA comenzó su servicio trasatlántico el 22 de julio de 1943, entre Montreal y Londres, utilizando Avro Lancaster modificados. El primer servicio con Canadair DC-4M tuvo lugar el 15 de abril de 1947 entre Montreal y Londres, y este nuevo tipo permitió la ampliación de la red de la compañía, que pronto se extendió hasta Florida, en EE UU, y México.

El hito siguiente fue la introducción del Lockheed L.1049G Super Constellation, que realizó su primer servicio sobre el Atlántico el 14 de mayo de 1954. El 1º de abril de 1955, TCA se convirtió en la primera compañía aérea americana que utilizaba turbohélices Vickers Viscount 724, en el servicio Montreal-Winnipeg.

El primer avión de línea a reacción que utilizó la TCA fue el Douglas DC-8-43, en servicio a partir del 1º de abril de 1960 entre Montreal y Vancouver; exactamente dos meses después se inauguraría la ruta Montreal-Londres, servida por reactores.

En 1964, la Trans-Canada Air Lines adoptó su nombre actual de Air Canada e introdujo un nuevo esquema de pintura para los aviones de su flota, modificado en 1977 para adoptar el que hoy en día ostenta.

El 11 de febrero de 1971, Air Canada recibió su primer avión de línea de fuselaje ancho, un Boeing 747-133 que, junto al Lockheed L-1011 TriStar (el primero de los cuales fue entregado el 14 de enero de 1973) y el Douglas DC-8-63, continúa operando en las rutas intercontinentales de la compañía. Los planes a corto plazo de Air Canada prevén la introducción del Boeing 767.

Air Canada tiene participación en el capital de otras compañías aéreas, particularmente Air Jamaica, Guinness Peat Aviation de Irlanda y Nordair.

Flota actual de Air Canada

Boeing Advanced 727-233

No. Reg.	*No. Constr.*
C-GAAA	20932
C-GAAB	20933
C-GAAC	20934
C-GAAD	20935
C-GAAE	20936
C-GAAF	20937
C-GAAG	20938
C-GAAG	20939
C-GAAI	20940
C-GAAJ	20941
C-GAAK	20942
C-GAAL	21100
C-GAAM	21101
C-GAAN	21102
C-GAAO	21624
C-GAAP	21625
C-GAAQ	21626
C-GAAR	21671
C-GAAS	21672
C-GAAT	21673
C-GAAU	21674
C-GAAV	21675
C-GAAW	22035
C-GAAX	22036
C-GAAY	22037
C-GAAZ	22038
C-GYNA	23039
C-GYNB	22040
C-GYNC	22041
C-GYND	22042
C-GYNE	22345
C-GYNF	22346
C-GYNG	22347
C-GYNH	22348
C-GYNI	22349
C-GYNJ	22350
C-GYNK	22621

Bajo Pedido

C-GYNL	22622
C-GYNM	22623

Boeing 747-133

No. Reg.	*No. Constr.*
C-FTOA	20013
C-FTOB	22014
C-FTOC	20015
C-FTOD	20767
C-FTOE	20881

Boeing 747-233 SCD

No. Reg.	*No. Constr.*
C-GAGA	20977
C-GAGB	21627

Boeing 767-233
Bajo Pedido
C-GAUB, C-GAUE, C-GAUH, C-GAUN, C-GAUP, C-GAUS, C-GAUU, C-GAUW, C-GAUY, C-GAUX, C-GAVC, C-GAVF
(N.os Constr. 22517-22528, más otros 12 en opción)

Douglas DC-9-32

No. Reg.	*No. Constr.*
C-FTLH	45845
C-FTLI	45846
C-FTLJ	47019
C-FTLK	47020
C-FTLL	47021
C-FTLM	47022
C-FTLN	47023
C-FTLO	47024
C-FTLP	47068
C-FTLQ	47069
C-FTLR	47070
C-FTLS	47071
C-FTLT	47195
C-FTLU	47196
C-FTLW	47198
C-FTLX	47199
C-FTLY	47200
C-FTLZ	47265
C-FTMA	47266
C-FTMB	47289
C-FTMC	47290
C-FTMD	47292
C-FTME	47293
C-FTMF	47294
C-FTMG	47340
C-FTMH	47341
C-FTMI	47242
C-FTMJ	47248
C-FTMK	47349
C-FTML	47350
C-FTMM	47611
C-FTMO	47353
C-FTMP	47354
C-FTMQ	47422
C-FTMT	47546
C-FTMU	47554
C-FTMV	47557
C-FTMW	47560
C-FTMX	47485
C-FTMY	47592
C-FTMZ	47598

Douglas DC-8-53

No. Reg.	*No. Constr.*
C-FTIH	45933
C-FTII	45934

(ambos aviones han sido retirados para su venta).

Douglas DC-8-54F

No. Reg.	*No. Constr.*
C-FTJL	45640
C-FTJO	45655
C-FJTP	45679
C-FTJQ	45686
C-FTJS	45861

Douglas DC-8-61

No. Reg.	*No. Constr.*
C-FTJU	45891
C-FTJV	45892
C-FTJW	45893
C-FTJX	45963
C-FTJY	45964
C-FTJZ	45980

Douglas DC-8-63

No. Reg.	*No. Constr.*
C-FTIL	46034
C-FTIM	46035
C-FTIN	46036
C-FTIP	46100
C-FTIS	46125
C-FTIU	46113
C-FTIV	46126
C-FTIX	46115

(uno más a punto de ser convertido en carguero)

Douglas DC-8-63AF

No. Reg.	*No. Constr.*
C-FTIK	46033
C-FTIO	46076
C-FTIQ	46123
C-FTIR	46124

Lockheed L-1011 TriStar 1

No. Reg.	*No. Constr.*
C-FTNA	1019
C-FTNB	1021
C-FTNC	1023
C-FTND*	1025
C-FTNE	1027
C-FTNF*	1047
C-FTNG	1048
C-FTNH	1049

*alquilado a Air Lanka

Lockheed L-1011 TriStar 100

No. Reg.	*No. Constr.*
C-FTNI	1058
C-FTNJ	1067
C-FTNK	1069
C-FTNL	1073

Lockheed L-1011 TriStar 500

No. Reg.	*No. Constr.*
C-GAGF	1202
C-GAGG	1206
C-GAGH	1207
C-GAGI	1209
C-GAGJ	1212
C-GAGK	1218

Air France

Francia fue una temprana iniciadora en el campo de la explotación de aerolíneas comerciales; ya en 1919 formó varias compañías pioneras, la más importante de las cuales fue Lignes Aériennes Farman (posteriormente Compagnie Générale de Transports Aériens, o CGTA), que realizó el primer vuelo internacional del país, entre París y Londres, en 1919. Entre ese año y 1926 la CGTA amplió su red de vuelos a Bélgica, Alemania, Holanda y Escandinavia. Durante el mismo período de tiempo, la Compagnie Franco-Roumaine de Navigation Aérienne estableció líneas con los Balcanes, Checoslovaquia y Polonia, mientras que Lignes Aériennes Latécoère (LAT) exploraba las rutas hacia el África Occidental, llegando al sur hasta Dakar, y hacia América del Sur, a la espera del desarrollo de un enlace aéreo comercial a través del Atlántico Sur. Este objetivo se alcanzó en 1930. Durante esta época heroica de la aviación civil francesa, fueron establecidas otras rutas aéreas pioneras a través del Sahara y del África Central, llegando por el este hasta Tananarive (Madagascar).

En 1923, la compañía más importante entre las aerolíneas francesas era la Air-Union, formada por fusión de Compagnies des Messageries Aériennes y Grands Express Aériens. La Compagnie Internationale de Navigation Aérienne (CIDNA) volaba al este hasta Checoslovaquia y Turquía, mientras que la Air-Orient, subsidiaria de la Air-Union, estableció nuevas rutas en el Medio y Lejano Oriente; su red se extendía hasta Hong Kong y Saigón en 1938.

La fecha clave para la aviación civil francesa es 1933, cuando la CGTA, la CIDNA, la Air-Orient y la Air-Union se fusionaron para formar la Société Centrale pour l'Exploration des Lignes Aériennes; la compañía consolidada operó bajo el nombre de Air France, y adquirió el 30 agosto los activos de la Compagnie Générale Aéropostale (sucesora de la LAT). Air France tenía en ese momento 259 aparatos y una red de rutas de 37 980 km, por lo que inmediatamente se hicieron planes para la venta de sus aviones monomotores, la eliminación de rutas duplicadas, y el incremento de la frecuencia de su servicio donde fuera necesario. Las rutas nacionales fueron comercializadas por Air Bleu, filial de Air France, que en 1937 fue reorganizada radicalmente para mejorar el servicio postal interior francés. Justamente antes de estallar la II Guerra Mundial, se realizaron vuelos exploratorios con la intención de realizar servicios transatlánticos a Norteamérica vía las Azores y las Bermudas. Durante la II Guerra Mundial, los aparatos supervivientes de la Air France fueron evacuados de Francia hacia África del Norte al servicio de la causa aliada.

El servicio se reanudó en 1945, y en 1946 fue inaugurado el primer servicio transatlántico realizado por los Douglas DC-4 de la Air France Transatlantique. Esta compañía fue nacionalizada el 1.º enero 1946 como Société Nationale Air France, y el 16 junio 1948 se formó la actual Air France por fusión de la compañía madre con la Air Bleu y la Air France Transatlantique. La propulsión por turbinas fue introducida en 1953. Hasta este momento la red de la compañía se había expansionado hasta el punto de ser una de las principales en el mundo, con una serie de intrincadas rutas europeas complementadas por servicios de larga distancia a la mayor parte del mundo, excluida Australasia.

En 1981 Air France era, junto a British Airways, el único usuario de un reactor comercial supersónico, el Concorde.

Flota actual de Air France

Aérospatiale/BAe Concorde 101

N.º Reg.	N.º Constr.	Notas
F-BTSC	203	ex F-WTSC
F-BTSD	213	ex F-WJAM,
F-BVFA	205	ex F-BVFA, N94FA
F-BVFB	207	ex F-BVFB, N97FB
F-BVFC	209	ex F-BVFC, N94FC
F-BVFD	211	ex F-BVFD, N94FD
F-BVFF	215	ex F-WJAN

Aérospatiale/Sud SE.210 Caravelle III

N.º Reg.	N.º Constr.	Notas
F-BHRF	12	'Auvergne'
F-BHRI	17	'Bretagne'
F-BHRY	61	'Touraine'
F-BJTE	111	'Grenoble'
F-BOHA	242	'Comte de Nice'

Airbus Industrie A300B2-1C

N.º Reg.	N.º Constr.	Notas
F-BVGA	005	ex F-WVGA
F-BVGB	006	ex F-WVGB
F-BVGC	007	ex F-WVGC
F-BVGD	010	
F-BVGE	011	
F-BVGF	013	
F-GBEA	050	ex F-WNDB
F-GBEB	102	
F-GBEC	104	

Airbus Industrie A300B4-2C

N.º Reg.	N.º Constr.	Notas
F-BVGG	019	
F-BVGH	023	
F-BVGI	045	ex F-WNDA
F-BVGJ	047	ex F-WUAX

Airbus Industrie A300B4-203

N.º Reg.	N.º Constr.	Notas
F-BVGK	070	
F-BVGL	074	
F-BVGM	078	
F-BVGN	100	
F-BVGO	129	
F-BVGP	145	
F-BVGQ	146	

Boeing 707-321C

N.º Reg.	N.º Constr.	Notas
F-BYCN	19370	ex N460PA
F-BYCO	19373	ex N463PA
F-BYCP	19377	ex N474PA

Boeing 707-328B

N.º Reg.	N.º Constr.	Notas
F-BHSV	18456	
F-BHSX	18457	
F-BHSY	18458	
F-BLCA	18685	
F-BLCD	18941	
F-BLCE	19291	
F-BLLB	18686	

Boeing 707-328C

N.º Reg.	N.º Constr.	Notas
F-BLCC	18881	
F-BLCG	19521	
F-BLCH	19522	
F-BLCI	12723	
F-BLCK	19916	
F-BLGL	19917	

Boeing 727-228

N.º Reg.	N.º Constr.	Notas
F-BOJA	19543	
F-BOJB	19544	
F-BOJC	19545	
F-BOJD	19546	
F-BOJE	19861	
F-BOJF	19862	
F-BPJG	19863	
F-BPJH	19864	
F-BPJI	19865	
F-BPJJ	20075	
F-BPJK	20202	
F-BPJL	20203	
F-BPJM	20204	
F-BPJN	20409	
F-BPJO	20410	
F-BPJP	20411	
F-BPJQ	20470	
F-BPJR	20538	
F-BPJS	20539	ex N1790B
F-BPJT	20540	ex N1781B

Boeing Advanced 727-228

N.º Reg.	N.º Constr.	Notas
F-GCDA	22081	ex N8288V
F-GCDB	22082	
F-GCDC	22083	
F-GCDD	22084	
F-GCDE	22085	
F-GCDF	22086	
F-GCDG	22087	
F-GCDH	22088	ex N8288V
F-GCDI	22089	

Boeing 747-128

N.º Reg.	N.º Constr.	Notas
F-BPVA	19749	
F-BPVB	19750	
F-BPVC	19751	
F-BPVD	19752	
F-BPVE	20355	
F-BPVF	20376	
F-BPVG	20377	
F-BPVH	20378	
F-BPVL	20798	
F-BPVP	20954	
N28366	20800	
N28399	20543	
N28903	20541	
N40116	21141	
N63305	20799	

Boeing 747-228B

N.º Reg.	N.º Constr.	Notas
F-BPVY	21745	
F-GCBA	21982	

Boeing 747-228B (SCD)

N.º Reg.	N.º Constr.	Notas
F-BPVS	21326	
F-BPVT	21429	
F-BPVX	21731	
F-GCBC	22427	
N1252E	21537	
N1289E	22272	
N1305E	22428	
N18815	20887	

Boeing 747-228F (SCD)

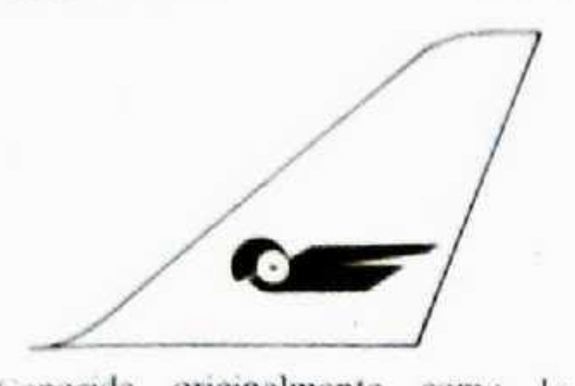
N.º Reg.	N.º Constr.	Notas
F-BPVR	21255	ex N1783B
F-BPVV	21576	
F-BPVZ	21787	

Fokker F-27 Friendship Mk 500

N.º Reg.	N.º Constr.	Notas
F-BPUA	10369	ex PH-FMR
F-BPUB	10370	ex PH-FMS
F-BPUC	10373	ex PH-FMV
F-BPUD	10374	ex PH-FMW
F-BPUE	10377	ex PH-FMZ
F-BPUF	10378	ex PH-FNA
F-BPUG	10379	ex PH-FNB
F-BPUH	10382	ex PH-FNE
F-BPUI	10389	ex PH-FNM
	10528	
F-BPUJ	10390	ex PH-FNN
F-BPUK	10397	ex PH-FNV
F-BPUL	10398	ex PH-FNW
F-BSUM	10447	ex PH-FPX
	10506	
F-BSUN	10448	ex PH-FPY
F-BSUO	10449	ex PH-FPZ

Transall C-106P

N.º Reg.	N.º Constr.	Notas
F-BUFP	F-16	ex F-WUFP
F-BUFQ	F-47	ex F-WUFQ
F-BUFR	F-49	ex F-WUFR
F-BUFS	F-40	ex F-WUFS



Air Gabon

Conocida originalmente como la Compagnie Aérienne Gabonaise, la progenitora de Air Gabon comenzó a operar en 1951 con aviones Beech y de Havilland en servicios locales desde su base de Libreville. En julio de 1968 la aerolínea se convirtió en la compañía de bandera con la denominación de Société Nationale Transgabon, y el nombre actual fue adoptado en 1974. En mayo de 1977, Air Gabon (al igual que Cameroon Airlines) se retiró del consorcio Air Afrique y comenzó a cubrir su propia red doméstica e internacional.

En julio de 1974 se recibieron dos aviones Fokker F.28 Fellowship Mk 2000 (TR-LST y TR-LSU), que comenzaron a servir en las rutas regionales. En 1976 fue absorbida la compañía carguera Affretair, cuyos aviones eran principalmente Douglas DC-7C y DC-8F. Estos aparatos fueron más tarde vendidos. Los otros aviones que utiliza actualmente la aerolínea son el Boeing 737-2Q2C, que se recibió el 31 de julio de 1978, y un Boeing 747-2Q2B, que llegó a Libreville en octubre de 1978. Deben mencionarse asimismo dos Vickers Vanguard que llevan a cabo servicios de carga y pasaje.

Los servicios interafricanos unen Libreville con Douala, Abidjan, Dakar, Kinshasa, Point Noire y Lagos, y se cubren también rutas europeas a Roma, Ginebra, Niza, Marsella y París.

Con el nombre del presidente de Gabón y los colores de la bandera nacional, el Boeing 747-2Q2B (SCD) es el avión insignia de la flota de Air Gabon.

Flota actual de Air Gabon

Boeing 737-2Q2C

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
TR-LXL	21467	Le Makokou

Boeing 747-2Q2B(SCD)

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
F-ODJG	21468	President Leon Mba

CASA 212-100

N.º Reg.	*N.º Constr.*
TR-LZJ	150

de Havilland Canada DHC-4A Caribou

N.º Reg.	*N.º Constr.*
TR-LSJ	44

(se desconoce su estado actual)

Douglas DC-6A/B

N.º Reg.	*N.º Constr.*
TR-LXM	45107

(se desconoce su estado actual)

Fokker F.28 Fellowship

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
TR-LST	11080	Libreville
TR-LSU	11081	Oyem
TR-LTS	11102	Mouila

Vickers 952F Vanguard

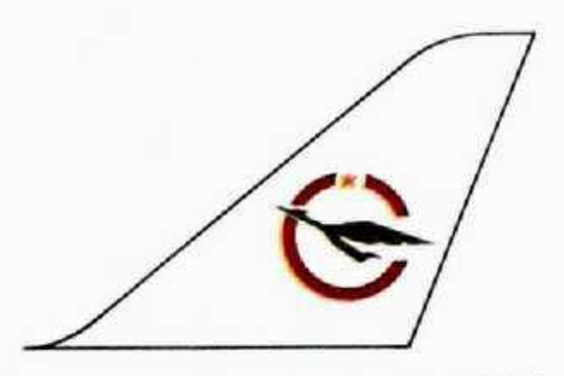
N.º Reg.	*N.º Constr.*
TR-LBA	730

Vickers 953C Merchantman

N.º Reg.	*N.º Constr.*
TR-LZA	715

Flota suministrada por Editions JP

Cameroon Airlines



Cameroon Airlines se fundó el 26 de julio de 1971, cuando el gobierno de Camerún retiró la aerolínea del consorcio Air Afrique. El gobierno poseía el 70% de las acciones y el resto estaba en manos de Air France, que también ofrecía su asistencia técnica. Fue con un Boeing 707-328 (F-BHSB) alquilado de Air France que se realizó el primer servicio, a principios de diciembre de 1971. Este avión siguió en activo hasta 1974, cuando hacía dos años ya que la aerolínea empleaba sus propios Boeing 707.

Para sus rutas regionales, la aerolínea adquirió dos Boeing 737-2H7C, de los que el primero (TJ-CBA) se recibió el 14 de julio de 1972. Durante los nueve años siguientes, los Boeing 707 y 737 cubrieron las rutas regulares, y el 26 de febrero de 1981 la aerolínea recibió su único Boeing 747-2H7B (TJ-CAB).

Actualmente la compañía vuela a 12 destinos en África, además de a Ginebra, París, Roma, Marsella y Londres. La red interior depende de dos BAe HS 748 transferidos recientemente de la Fuerza Aérea de Camerún.

El Boeing 707-3H7C de Cameroon Airlines cubre varios destinos en África y Europa (foto Alexandre Arvane).

Flota actual de Cameroon Airlines

Boeing 707-3H7C

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
TJ-CAA	20629	La Sanaga

Boeing 737-2H7C

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
TJ-CBA	20590	Benoue
TJ-CBB	20591	Mangu
TJ-CBD	21295	Le Noun

Boeing 747-2H7B

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
TJ-CAB	22378	Mont Cameroun

BAe HS748-310

N.º Reg.	*N.º Constr.*
TJ-CCD	1749
TJ-CCE	1750

Flota suministrada por Editions JP

Air India

Air India debe su creación al ferviente entusiasmo de dos hombres, Neville Vincent y J. R. D. Tata, quienes establecieron la división aérea de la compañía Tata and Sons en julio de 1932. El primer servicio fue realizado el 15 de octubre de 1932, de Karachi a Madrás, con un de Havilland Puss Moth. La compañía creció y adquirió aviones mayores, como el de Havilland D.H.86 y el D.H.89. En 1938, Tata and Sons se convirtió en Tata Air Lines.

Durante los primeros años de la II Guerra Mundial la compañía funcionó con dificultades por la creciente degradación del equipo, pero el 1.º de marzo de 1944 llegó el primer DC-3, seguido por otros 12 en 1945. El siguiente cambio importante ocurrió el 29 de julio de 1946, momento en que empezó a utilizar el nombre de Air India. En esa época la compañía enlazaba entre sí las principales ciudades de la India, así como Karachi y Colombo.

En febrero de 1948 Air India realizó un pedido de aviones de línea de largo alcance, con la intención de abrir rutas hacia Europa. Un mes más tarde, el 8 de marzo, se constituyó la Air India International. Air India contribuía a la nueva sociedad con el 51 % del capital y el resto lo aportaba el gobierno nacional. Como resultado de la previsión de Tata la recién formada compañía pudo operar con su primer Lockheed L.749 Constellation en la línea Bombay-Londres, vía El Cairo y Ginebra, desde el 8 de junio de 1948. El primer ejemplar de este tipo, matriculado VT-CQS, había sido entregado el 30 de enero de ese año y recibió el nombre de *Mogul Princess*.

La expansión de Air India International fue espectacular; en el momento de su nacionalización, el 1.º de agosto de 1953, realizaba cuatro servicios semanales a Londres, dos desde Calcuta y dos desde Bombay. En los siguientes siete años se abrieron rutas a EE UU, África Oriental, el Lejano Oriente, Australia y la URSS. En este período se adquirieron muchos Lockheed L.1049G Super Constellation; el primero fue entregado el 26 de abril de 1954, recibiendo la matrícula VT-DGL y el nombre *Rani of Jhansi*. En setiembre de 1956 Air India International pidió tres Boeing 707-437; el primero, matriculado VT-DJI y llamado *Nandi Devi*, se entregó el 18 de febrero de 1960 y entró en servicio el 19 de abril. La compañía india fue la primera en operar con la variante de motores Rolls-Royce Conway.

El Boeing 747-237B llamado *Emperor Akbar* es uno de los diez 747 que constituyen el núcleo principal del equipo que cubre los servicios internacionales de Air India (foto Air India).

El 8 de junio de 1962 la compañía volvió a denominarse Air India. En la actualidad utiliza un único tipo de fuselaje ancho, el Boeing 747-237B, cuyo primer ejemplar se entregó el 22 de marzo de 1971, con la matrícula VT-EBD y el nombre de *Emperor Ashoka*. Estos aviones operan en las rutas de alta densidad, complementados por el Boeing 707. El primero de los tres Airbus A300, destinados a reemplazar a los Boeing 707, entrará en servicio a finales de 1982.

Flota actual de Air India

Airbus Industrie A300B4
Bajo pedido: tres aviones

Boeing 707-337B

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
VT-DPM	18708	Makalu
VT-DSI	18873	Lhotse
VT-DVA	19247	Annapoorna

Boeing 707-337C

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
VT-DVB	19248	Kamet
VT-DXT	19988	Trishul

Boeing 747-237B

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
VT-EBE	19960	Emperor Shahjehan
VT-EBN	20459	Emperor Rajendra Chola
VT-EBO	20558	Emperor Nikramaditya
VT-EDU	21182	Emperor Akbar
VT-EFJ	21446	Emperor Chandragupta
VT-EFO	21473	Emperor Kanishka
VT-EFU	21829	Emperor Krishna Deva
VT-EGA	21993	Emperor Samundra Gupto
VT-EGB	21994	Emperor Mahendra Varman
VT-EGC	21995	Emperor Harsha Vardhuma

McDonnell Douglas DC-8-63CF

N.º Reg.	*N.º Constr.*
N773FT	45966
N796FT	46104

(alquilado a Flying Tigers)

Air Malta

Malta Airways fue constituida a finales de los años cuarenta por S. Instone and Co., y por BOAC, pasando posteriormente las acciones de la segunda a BEA. El 12 de noviembre de 1948 se obtuvo una licencia para llevar a cabo servicios a Londres y Roma. Por esa época otra compañía británica, Silver City Airways, constituyó la aerolínea Air Malta para operar a El Cairo, Túnez y Catania. El 29 de diciembre de 1950, Malta Airways adquirió a Air Malta para constituir The Malta Airlines; los servicios locales se efectuaban por entonces mediante aviones alquilados de BEA. Los vuelos regulares a Londres comenzaron el 11 de abril de 1954.

El 26 de marzo de 1973 se formó la Air Malta actual, que comenzó a operar sus primeros servicios regulares propios el 1 de abril de 1974, utilizando en principio dos Boeing 720-040B (AP-AMG y AP-AMJ) alquilados de Paquistan International Airlines. El siguiente modelo empleado por la aerolínea fue un Douglas DC-9-32 (matriculado OE-LDC) alquilado de Austrián Airlines, con el que se sirvió principalmente Viena entre noviembre de 1979 y el 1 de abril de 1980. Durante las temporadas estivales de finales de los setenta, Air Malta alquiló de varias compañías aviones Boeing 707-123B.

Actualmente, la compañía utiliza Boeing 720 y 737. El primer Boeing 737 fue alquilado de la compañía holandesa Transavia y fue aceptado por Air Malta el 31 de octubre de 1980; se alquilaron más aviones 737 hasta que tres ejemplares de este modelo fueron adquiridos de primera mano en 1983.

Hoy día, Air Malta lleva a cabo servicios regulares de pasaje y mercancías desde su base en el aeropuerto de Luqa a Londres, Manchester, Roma, París, Lyon, Frankfurt, Munich, Amsterdam, Catania, Hamburgo, Colonia, Zürich, El Cairo, Trípoli y Túnez. En el futuro, la compañía pretende extender su red de cobertura al Oriente Medio.

Uno de los cuatro Boeing 720 de Air Malta muestra la original librea de la compañía.

Flota actual de Air Malta

Boeing 720-040B

N.º Reg.	*N.º Constr.*
9H-AAN	18380

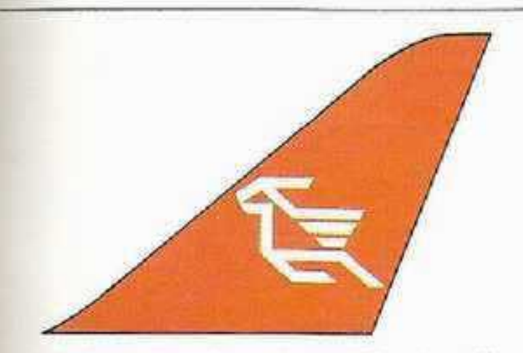
Boeing 720-047B

N.º Reg.	*N.º Constr.*
9H-AAK	18063
9H-AAL	18167
9H-AAO	18829

Boeing 737-2Y5 Advanced

N.º Reg.	*N.º Constr.*
9H-ABA	23038
9H-ABB	23039
9H-ABC	23040

Flota suministrada por Editions JP



Cyprus Airways

El 24 de setiembre de 1947, el gobierno chipriota, British European Airlines y grupos financieros locales constituyeron Cyprus Airways, cuyas primeras operaciones tuvieron lugar el 6 de octubre de ese año. A principios de 1948 se recibieron tres Douglas DC-3, matriculados de G-AKII a G-AKIK y bautizados *Salamis, Amathus* y *Citium*. Con esos aviones, Cyprus Airways comenzó a cubrir, desde Nicosia, las ciudades de Alejandría, El Cairo, Beirut, Estambul, Atenas, Tel Aviv y Roma.

En 1951, los DC-3 pasaron a ser seis aparatos. Se necesitaba material más moderno para poder volar a Londres, de modo que aviones Airspeed Ambassador, operados por BEA, fueron utilizados hasta que un Vickers Viscount 701 de BEA llevó a cabo el primer vuelo regular del mundo efectuado por un avión propulsado a turbina, enlazando Londres con Nicosia, vía Roma y Atenas, el 18 de abril de 1953. El sector final de la ruta correspondía a Cyprus Airways.

En 1957 se retiraron los DC-3 y a partir de enero de 1958 British European Airways se hizo cargo de todas las rutas de Cyprus Airways, usando inicialmente aviones Viscount. El 4 de julio de 1961 comenzaron los vuelos a Londres con reactores puros, los de Havilland DH.106 Comet 4B, modelo que se mantuvo en servicio en esa ruta hasta el 1 de noviembre de 1969, en que fue relegado por el Hawker Siddeley H.S.121 Trident 2E. El primero, matriculado 5B-DAA, entró en servicio en esa fecha, y había sido recibido el 19 de setiembre. El primer BAC One-Eleven 500 de la compañía fue alquilado de Court Line el 15 de mayo de 1974, pero su utilización fue inicialmente escasa debido a la invasión turca de la isla en julio de 1974. Durante el conflicto, dos Trident resultaron destruidos y otros dos retenidos por las Naciones Unidas en el aeropuerto de Nicosia hasta 1977. Debido al cierre de la base de operaciones de la compañía, todas las operaciones tuvieron que ser transferidas a Larnaca, al sur de la isla, desde donde Cyprus Airways reinstauró sus vuelos utilizando aviones Douglas DC-8 y DC-9 alquilados a la constructora. Los DC-8 se utilizaron principalmente con destino a Londres.

Los Douglas fueron sustituidos por más aviones BAC One-Eleven a finales de 1977, y en enero de 1978 por dos Boeing 720-023B alquilados de Monarch Airlines. Estos aparatos fueron remplazados en 1979 por cuatro Boeing 707-123B.

Hasta la recepción de los Airbus A310, Cyprus Airways siguió empleando los Boeing 707 y BAC One-Eleven desde Chipre a ocho destinos en Europa y nueve en Oriente Medio.

Los 707 seguirán volando con Cyprus Airways pese a la adquisición de Airbus A310 (foto Austin J. Brown).

Flota actual de Cyprus Airways

Airbus Industrie A310-203

N.º Reg.	*N.º Constr.*
5B-DAQ	300
5B-DAR	309

BAC One-Eleven Srs 537GF

N.º Reg.	*N.º Constr.*
5B-DAG	257
5B-DAH	258
5B-DAJ	261

Boeing 707-123B

N.º Reg.	*N.º Constr.*
5B-DAK	17632
5B-DAL	17631
5B-DAO	18054
5B-DAP	17635

Flota suministrada por Editions JP

Air New Zealand

Los tres accionistas originarios de Tasman Empire Airways Limited (TEAL), formada en abril de 1940, fueron el gobierno de Nueva Zelanda (un 50 %), Gran Bretaña (20 %) y Australia (30 %). El primer servicio de esta aerolínea corrió a cargo de un Short S.30 matriculado ZK-AMA, entre Waite Harbour, Auckland, y Rose Bay, Sydney, el 30 de abril de ese mismo año. Al concluir la II Guerra Mundial, dos aviones S.30 cubrían la ruta de Sydney cuatro veces por semana. Los S.30 fueron remplazados el 29 de octubre de 1947 por Short Sandringham, pero debido a problemas con los motores estos aparatos fueron retirados entre el 23 de febrero y el 17 de junio de 1948. Durante este período, TEAL solventó la situación arrendando aviones Douglas DC-4 de Australia National Airways y Trans Australia Airways.

Para remplazar a los problemáticos Sandrigham, TEAL adquirió a finales de 1949 cuatro Short Solent. El primero de ellos, matriculado ZK-AMM, se recibió el 29 de setiembre y entró en servicio el 14 de noviembre de 1949. El 2 de octubre de 1950 se produjo una expansión de la red, realizándose el primer servicio de Wellington a Sydney, seguido en junio de 1951 por servicios de Christchurch a Melbourne y el 27 de diciembre por la Ruta del Coral (Auckland-Suva-Aitutaki-Papeete).

En mayo de 1954, los intereses del gobierno británico pasaron a manos de los australianos. El primer avión terrestre de la compañía, un Douglas DC-6 (ZK-BGA), operó el primer servicio entre Auckland y Fiji, el 14 de mayo. En mayo de 1954 el gobierno neozelandés transfirió tres DC-6 procedentes de la compañía British Commonwealth Pacific Air Lines, que había sido vendida a Qantas.

Tras una dilatada evaluación en mayo de 1958 por parte de Qantas y TEAL, se anunció que los DC-6 serían remplazados por tres turbohélices Lockheed L-188 Electra, recibiéndose el primer ejemplar, matriculado ZK-TEA, el 15 de octubre de 1959. El primer servicio del Electra fue la ruta de Tasmania, el 1 de diciembre. A finales de año se hallaban en servicio los tres aparatos adquiridos. El gobierno neozelandés pretendía desde antiguo la posesión exclusiva de TEAL, y ello se hizo realidad el 1 de abril de 1961, en que se consiguió el 50 % ostentado por el gobierno australiano.

Con la inminente expansión de los servicios al Extremo Oriente y Estados Unidos, el nombre de Tasman Empire Airways Limited comenzó a sonar incongruente, de manera que el 1 de abril de 1965 la compañía fue rebautizada Air New Zealand. Para afrontar el programa de expansión se encargaron tres Douglas DC-8-52, de los que el primero se recibió el 19 de julio de 1965 y los otros dos llegaron con cortos intervalos. El DC-8 inauguró el primer servicio a reacción de la compañía el 3 de octubre de 1965, entre Christchurch y Sydney. El 14 de diciembre se abrió una de las más prestigiosas rutas de la aerolínea (de Auckland a Los Angeles, vía Nandi y Honolulu). Tres meses más tarde, el 13 de marzo de 1966, los DC-8 llevaron a cabo el primer servicio a Hong Kong, vía Sydney, seguido por la ruta de Auckland a Singapur. Tras esta amplia expansión de la red, Air New Zealand se planteó su futuro inmediato y concluyó que precisaba aviones más grandes. El modelo elegido fue el McDonnell Douglas DC-10-30, y el 15 de setiembre de 1950 se pasó un pedido por tres ejemplares. El primero se recibió el 27 de enero de 1973 y entró en servicio, entre Auckland y Sydney, el 7 de febrero.

Durante 1976-77, el gobierno neozelandés consideró la fusión de la aerolínea de cobertura doméstica, New Zealand National Airways Corporation (NZNAC), con Air New Zealand. El 1 de abril de 1978 se llegó a un acuerdo en ese sentido, uniendo sus esfuerzos ambas compañías. Por entonces, la flota de Air New Zealand consistía en ocho DC-10, tres DC-8, ocho Boeing 737 y 18 Fokker F.27. De setiembre de 1975 a octubre de 1980, un acuerdo de intercambio con British Airways supuso que Air New Zealand cubriese la ruta Auckland-Los Angeles en tanto que British Airways hiciese lo propio con los mismos aviones hasta Londres (Heathrow).

En abril de 1980, el gobierno autorizó la adquisición de cinco Boeing 747-219B, de los que el primero se recibió el 22 de mayo de 1981. Air New Zealand mantiene rutas de largo alcance a numerosos puntos de Australasia, Los Angeles y Londres (Gatwick) con cinco Boeing 747, mientras que quince F.27 Friendship y diez Boeing 737-200 cubren 24 puntos de Nueva Zelanda, la totalidad de la red interior.

Arriba: tras la venta de la flota de McDonnell Douglas DC-10-30, las rutas internacionales de largo alcance de la compañía pasaron a los cinco Boeing 747 recién adquiridos. En la foto aparece el ZK-NZW, el segundo ejemplar recibido, al que se bautizó *Tainui* (foto Aviation Letter Photo Service-John Roach).

El único Douglas DC-8 de la flota de Air New Zealand es un carguero, como atestigua el rótulo «Cargo» pintado en el fuselaje. El DC-8 ha servido durante casi 19 años con los colores de la compañía (foto Aviation Letter Photo Service-John Roach).

Flota de Air New Zealand

Boeing 737-219

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
ZK-NAC	19929	Piripiri
ZK-NAD	19930	Pukeko
ZK-NAE	19931	Purourou
ZK-NAJ	20344	Piere
ZK-NAP	21130	Parerapeka
ZK-NAR	21645	Parera
ZK-NAS	22088	Piwakawaka

Boeing 737-219C

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
ZK-NQC	22994	Piopio

Boeing 737-214

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
ZK-NAK	20156	Pihoihoi

Boeing 737-222

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
ZK-NAM	19758	Pateke

Boeing 747-219B

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
ZK-NZV	22722	Aotea
ZK-NZW	22723	Tainui
ZK-NZX	22724	Takitimu
ZK-NZY	22725	Te Arawa
ZK-NZZ	22791	Tokomaru

Douglas DC-8-54F

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
ZK-NZD	45922	

Fokker F.27 Friendship Mk 100

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
ZK-BXE	10184	
ZK-BXF	10185	Karawai
ZK-BXG	10189	
ZK-BXH	10190	
ZK-BXI	10286	Kotare

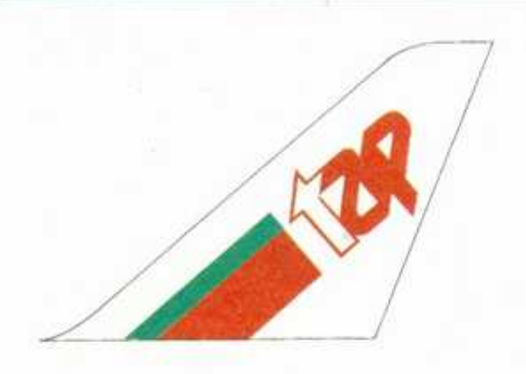
Fokker F.27 Friendship Mk 500

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
ZK-NAN	10365	
ZK-NAO	10364	Karoro

Fokker F.27 Friendship Mk 500 F

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
ZK-NFA	10551	Koturu
ZK-NFB	10552	Kotere
ZK-NFD	10597	Kawatere
ZK-NFE	10598	Kuaka
ZK-NFF	10607	Kerangi
ZK-NFH	10609	Kahu
ZK-NFI	10614	Korimako
ZK-NFJ	10618	Koihi

Flota suministrada por Editions JP



Air Portugal

Transportes Aereos Portugueses SARL (TAP en abreviatura) fue fundada en 1944 por el Secretariado Aeronáutico Civil, una organización gubernamental, para realizar vuelos en rutas de prueba. La intención inicial era traspasar estas rutas a otras líneas aéreas portuguesas en el momento en que resultaran totalmente operativas, pero luego se varió el objetivo y TAP se convirtió en una compañía normal. Su vuelo inaugural, mediante un Douglas DC-3, entre Lisboa y Madrid, tuvo lugar el 19 de setiembre de 1946.

En 1947 abrió nuevas rutas europeas, seguidas por vuelos regulares a Lourenço Marques (Mozambique) vía Luanda (Angola) utilizando el Douglas DC-3, posteriormente sustituido por un Douglas DC-4. En 1950, este vuelo finalizaba en Luanda.

En 1953, los excesivos costes operacionales de la compañía determinaron su venta a empresas privadas, principalmente bancos y firmas comerciales. Sin embargo, en abril de 1975 volvió a nacionalizarse.

El 15 de julio de 1955, TAP recibió su primer Lockheed L-1049G-82 Super Constellation (matriculado CS-TLA y bautizado posteriormente *Vasco da Gama*). Este avión entró en servicio en la ruta a Luanda y Lourenço Marques, así como en algunas rutas europeas. En 1960 la compañía arrendó dos Douglas DC-6B pertenecientes a la compañía francesa UAT y negoció un acuerdo de fusión con BEA para la operación de aviones de Havilland Comet 4B y Vickers Viscount. Tales acuerdos finalizaron en el momento en que TAP recibió su primer Sud-Aviation Caravelle VIR (matriculado CS-TCA y bautizado *Goa*), el 13 de julio de 1962.

En 1960 TAP arrendó varios Boeing 707-329 propiedad de Sabena, hasta el momento en que recibió su primer Boeing 707-382B (matriculado CS-TBA y bautizado *Santa Cruz*), el 18 de diciembre de 1965. Los servicios a Río de Janeiro se iniciaron en junio de 1966, y los servicios en las rutas europeas con el Boeing 727-82, a principios de 1967. La compañía opera actualmente con dos Boeing 747-282B: el primero entró en servicio en febrero de 1972.

En marzo de 1979 TAP cambió su nombre por el de Air Portugal-TAP, al mismo tiempo que adoptaba un nuevo y más atractivo esquema de pintura.

Air Portugal-TAP opera una extensa red de rutas de pasaje y carga en Europa, así como otras rutas africanas, norteamericanas y sudamericanas. Recientemente han entrado en servicio tres Lockheed L-1011 TriStar 500, de un total de cinco pedidos; todos ellos se destinan a las rutas servidas actualmente por los Boeing 707.

El reducido consumo de combustible y la carga útil relativamente amplia del DHC-6 Twin Otter lo convierten en un avión popular en operaciones de tercer nivel. Air Portugal dispone de dos ejemplares, que emplea principalmente en servicios a un creciente número de pequeñas ciudades dentro del territorio portugués (foto Air Portugal).

Flota actual de Air Portugal-TAP

Beech Baron 58

N.º Reg.	*N.º Constr.*
CS-TFB	TH-499
CS-TFC	TH-524

Beech King Air E90

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
CS-TFA	LW-102	

Boeing 707-382B

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
CS-TBA	18961	Santa Cruz
CS-TBB	18962	Santa Maria
CS-TBC	19740	Ciudade de Luanda
CS-TBD	19969	Moçambique
CS-TBE	20136	Pedro Alvares Cabral
CS-TBF	20297	Vasco da Gama
CS-TBG	20298	Fernao de Magalhaes

Boeing 707-373C

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
CS-TBJ	19179	Lisboa

Boeing 707-399C

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
CS-TBH	19415	Pedro Nunes
CS-TBI	19767	D. Joao de Castro

Boeing 707-3F5C

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
CS-TBT	20514	Humberto Delgado
CS-TBU	20515	Jaime Cortesao

Boeing 727-82

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
CS-TBK	19404	Açores
CS-TBL	19405	Madeira
CS-TBM	19406	Algarve
CS-TBP	20489	Cabo Verde

Boeing 727-82C

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
CS-TBN	19597	Porto
CS-TBO	19598	Costa do Sol

Boeing 727-155C

N.º Reg.	*N.º Constr.*
CS-TBV	19618

alquilado de Omni Aircraft

Boeing 727-172C

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
CS-TBQ	19665	Bissau

Boeing Advanced 727-282

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
CS-TBS	20973	Gago Coutinho
CS-TBW	21949	Coimbra
CS-TBX	21950	Faro
CS-TBY	22430	Amadora

Boeing 747-282B

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
CS-TJA	20501	Portugal
CS-TJB	20502	Brasil
CS-TJC*	20928	Luis D. Camoes
CS-TJD*	21035	Bartolomeu de Gusmao

* alquilados a Pákistan International Airlines como AP-AYV y AP-AYW respectivamente

de Havilland Canada DHC-6 Twin Otter Serie 300

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
CS-TFD	648	Funchal
CS-TFE	664	Cavilha

Lockheed L-1011-500 TriStar
Bajo pedido

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Observaciones*
CS-TJA	1239	entregado marzo 1982
CS-TJB	1240	entregado abril 1982
CS-TJC	1241	entregado mayo 1982

además n.os constr. 1247 y 1253 para entrega julio 1983 y marzo 1984 respectivamente.

Air UK

Operando con la insignias de Air UK Commuter Services, los seis EMBRAER EMB-110 Bandeirante de la compañía resultan ideales para cubrir rutas de corto recorrido y baja densidad de tráfico (foto Air UK).

Air UK, una de las líneas aéreas británicas de más reciente creación, se constituyó el 1 de enero de 1980 mediante la fusión de British Island Airways, Air Anglia y dos pequeñas firmas (Air Wales y Air West).

La historia de British Island Airways se remonta al 1 de noviembre de 1962, fecha en que las redes de pasajeros y carga de Silver City Airways y Jersey Airlines se unieron para formar British United (C.I.) Airways. La compañía operaba con una gran flota formada por Douglas DC-3, Handley Page Dart Herald, de Havilland Dove y Heron, además de Vickers Viscount. Durante los cinco años siguientes hubo pocos cambios, a excepción de la venta de algunos DC-3, Dove y Heron; luego la empresa tomó el nombre de British United Island Airways. El 20 de julio de 1970, ante la posibilidad de que la línea aérea fuera vendida, BUIA volvió a cambiar de nombre y pasó a denominarse British Island Airways. El 30 de mayo de 1974, la compañía realizó su último vuelo con DC-3 y se convirtió en una empresa que operaba con aviones a turbina, usando exclusivamente Handley Page Dart Herald hasta la introducción del BAC One-Eleven, que se produjo en 1979, un año antes de la fusión.

El segundo sector en importancia dentro de la Air UK era Air Anglia, que se formó el 22 de julio de 1970 mediante la unión de Rig Air, Norfolk Airways y Anglia Air Charter. La nueva línea aérea inició vuelos charter en agosto del mismo año y el 7 de diciembre de 1970 inauguró su primer servicio regular de Norwich a Edimburgo y Aberdeen utilizando Britten-Norman Islander. En junio de 1971, se inauguraron nuevos servicios, también desde Norwich, a Liverpool y Manchester, y más tarde, en 1971, la línea aérea inició vuelo internacional (Norwich a Amsterdam). El 15 de mayo de 1972 Air Anglia recibió su primer turbohélice Fokker F.27, matriculado PH-FIL y más tarde G-BAKL. El 24 de noviembre de 1975 se retiró del servicio el último Douglas DC-3 de la compañía y el mismo día empezó a operar el Hawker Siddeley Argosy (matrícula G-APRL) para cubrir los servicios regulares de carga desde Aberdeen y Norwich a Amsterdam. El 7 de agosto de 1978 se entregó a la compañía el primer reactor, un Fokker F.28 Fellowship (matrícula PH-MOL). cedido por Fokker, que poco después se incluyó en los vuelos regulares (principalmente a Amsterdam). En 1979, poco antes de la fusión, Air Anglia tenía una red de servicios que unía 10 puntos interiores de Gran Bretaña, y efectuaba también vuelos internacionales a Stavanger, Bergen y Amsterdam. Además de los servicios regulares, organizaba vuelos turísticos.

Air Wales, una de las dos pequeñas compañías que entraron en la nueva sociedad, se formó en agosto de 1977, pero después de una corta carrera en la que prestó servicios regulares locales de carga, pasajeros y correo, interrumpió sus actividades el 6 de abril de 1979. La otra pequeña empresa, Air West, fue formada en setiembre de 1979 y pasó a manos de British and Commonwealth, que desde el mes de marzo de 1979 también era propietaria de BIA.

La flota actual de Air UK opera entre 20 puntos de las islas británicas y hacia seis en Europa (Amsterdam, Bergen, Dublín, Ostende, Rotterdam y Stavanger). El servicio de charters turísticos de la compañía fue vendido en 1981, y con él los cuatro BAC One-Eleven fueron transferidos a la reconstituida British Island Airways, que en abril de 1982 reinició sus servicios. Se espera que Air UK y British Midland Airways puedan realizar conjuntamente servicios desde la isla de Man, bajo el nombre Manx Airlines; para ello cuentan con un Viscount y tres F.27 procedentes de sus propias flotas.

Flota actual de Air UK

EMBRAER EMB-110P1 Bandeirante

N.º Reg.	*N.º Constr.*
G-OAIR	110.222
G-OBIA	110.219

EMBRAER EMB-110P2 Bandeirante

N.º Reg.	*N.º Constr.*
G-BGYS	110.231
G-BGYT	110.234
G-BGYU	110.243
G-BGYV	110.249

Handley Page Herald 201

N.º Reg.	*N.º Constr.*
G-APWE	153
G-APWF	154
G-APWG	155
G-APWH*	156
G-APWJ	158

Handley Page Herald 203

N.º Reg.	*N.º Constr.*
G-ASBG*	164
G-BBXI	184

* actualmente en reserva

Handley Page Herald 210

N.º Reg.	*N.º Constr.*
G-AVEZ	169

Handley Page Herald 211

N.º Reg.	*N.º Constr.*
G-ASKK	161

Handley Page Herald 213

N.º Reg.	*N.º Constr.*
G-AVPN	176
G-AYMG	179

Handley Page Herald 401

N.º Reg.	*N.º Constr.*
G-BEYD	171
G-BEYK	187

Fokker F.27-200 Friendship

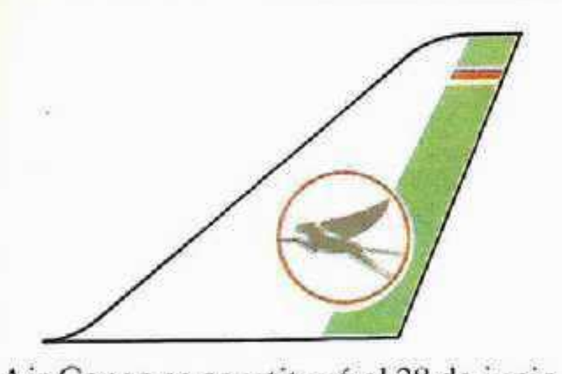
N.º Reg.	*N.º Constr.*
G-BAKL	10293
G-BAUR	10225
G-BCDN	10201
G-BCDO	10234
G-BDDH	10289
G-BDVS	10232
G-BDVT	10233
G-BHMV	10229
G-BHMX	10259
G-BHMY	10196
G-BHMZ	10244
G-BLGW	10231
G-STAN	10131

Fokker F.28-4000 C Fellowship

N.º Reg.	*N.º Constr.*
G-JCWW	11135
G-WWJC	11133

Piper PA-23-250 C Aztec

N.º Reg.	*N.º Constr.*
G-AYLY	27-3498



Air Zaïre

Air Congo se constituyó el 28 de junio de 1961 con la asistencia de SABENA. Los primeros servicios se realizaron con ocho Douglas DC-3 y siete DC-4, la mayoría de los cuales habían sido alquilados de SABENA, la aerolínea belga que operaba en el Congo desde los años veinte. No pasó mucho tiempo antes de que Air Congo obtuviese sus Douglas DC-6, de los que el primero se alquiló de SABENA en 1962.

Los servicios a reacción, de nuevo con la asistencia de SABENA, comenzaron en 1963 cuando los Boeing 707 empezaron a volar a Bruselas, París y Roma. Los Boeing fueron remplazados en noviembre de 1967 por el primer Douglas DC-8 (N1801) de la compañía. En las rutas interiores, Air Congo modernizó su flota con los Sud-Aviation Caravelle, de los que el primero (9Q-CLC) se recibió el 27 de octubre de 1967. Para remplazar a los DC-3 se encargó el biturbohélice neerlandés Fokker F.27 Mk 600; los dos primeros ejemplares (9Q-CLK y 9Q-CLL) se aceptaron oficialmente el 20 de febrero de 1969.

El 25 de octubre de 1971 la aerolínea fue rebautizada Air Zaïre. Por esa época, esta compañía aérea utilizaba dos Douglas DC-8-63 nuevos, que fueron los aviones insignia de la flota de Air Zaïre hasta el 12 de junio de 1973, en que se recibió el primer McDonnell Douglas DC-10-30. Los Caravelle fueron remplazados en las rutas interiores y regionales por los Boeing 737-298C, de los que el primero se aceptó con carácter oficial el 19 de noviembre de 1973.

En la actualidad, Air Zaïre cubre una extensa red interior mediante servicios de pasaje y carga desde Kinshasa y Lubumbashi, además de vuelos internacionales a Abidján, Bujumbura, Conakry, Dakar, Douala, Lagos, Libreville, Lome, Luanda y Nairobi en África, y a Atenas, Bruselas, París y Roma en Europa.

Los McDonnell Douglas DC-8 de la compañía siguen en servicio en sus rutas internacionales.

Flota actual de Air Zaïre

Boeing 737-298C

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
9Q-CNI	20793	Lac Tumba
9Q-CNJ	20794	Lac Maindombe
9Q-CNK	20795	Lac Upemba

Douglas DC-8-32

N.º Reg.	*N.º Constr.*
9Q-CLE	45266

Douglas DC-8-63

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
9Q-CLG	46151	Domaine de la Nsele
9Q-CLH	46147	Ville de Kinshasa

Fokker F.27 Friendship Mk 500

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
9Q-CLK	10391	Moanda
9Q-CLL	10392	Inongo
9Q-CLN	10394	Isiro
9Q-CLQ	10405	Lodja

McDonnell Douglas DC-10-30

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
9Q-CLI	47886	Mont Ngaliema
9Q-CLT	46932	Mont Mgafula

Flota suministrada por Editions JP

Air Zimbabwe

La aerolínea estatal de Zimbabwe se formó en junio de 1964 como una subsidiaria de la Central African Airways Corporation. Los servicios empezaron el 1 de julio de 1964 a cargo de Douglas DC-3 y Vickers Viscount 748D en las rutas interiores y regionales. Tras la disolución de la CAAC en 1967, el 1 de setiembre de 1967 se formó Air Rhodesia con tres DC-3 y cinco Viscount; estos ocho aviones fueron transferidos oficialmente a la nueva aerolínea el 1 de enero de 1968.

La situación política en Rhodesia restringió la adquisición de nuevos aviones, pero en abril de 1973 Air Rhodesia recibió tres Boeing 720-025 (de VP-YNL a VP-YNN) adquiridos a Calair, una compañía charter alemana occidental hoy en bancarrota. En junio de 1979, a raíz de la independencia del país, la aerolínea adoptó su nombre actual de Air Zimbabwe. En marzo de 1980 la compañía alquiló su primer Beoing 707, de South African Airways, y al cabo de un año adquirió sus tres primeros Boeing 707-330B (de VP-WKR a VP-WKT) a Lufthansa.

Hoy día la aerolínea utiliza sus Viscount hacia ocho destinos interiores y en las rutas regionales de corto alcance. En el resto de la red, que comprende vuelos a Londres, Frankfurt y Roma, Air Zimbabwe usa los Boeing. En asociación con la aerolínea australiana Qantas, se realizan también servicios de Harare a Perth y Sydney con aviones Boeing 747SP suministrados por la compañía australiana.

Este Boeing 707-330B lleva la nueva librea adoptada por la compañía, en la que aparecen los colores de la bandera nacional.

Flota actual de Air Zimbabwe

Boeing 707-330B

N.º Reg.	*N.º Constr.*
Z-WKR	18819
Z-WKS	18923
Z-WKT	18929
Z-WKU	18930
Z-WKV	18927

Boeing 720-025

N.º Reg.	*N.º Constr.*
Z-YNL	18162
Z-YNM	18242
Z-YNN	18244

(almacenados en Harare)

Fokker F.28-4000

Pedido un ejemplar (n.º constr. 11220)

Vickers Viscount

N.º Reg.	*N.º Constr.*
Z-WAT	298
Z-WGB	436
Z-WGC	446
Z-WJI	241
Z-YNA	98
Z-YNB	99
Z-YNI	374
Z-YTE	243

Flota suministrada por Editions JP

Alemania Oriental

La República Democrática Alemana se estableció en 1948 en lo que era la zona soviética de ocupación en Alemania. A mediados de los años cincuenta el nuevo país formó una fuerza militar para complementar el gran contingente de tropas soviéticas acantonadas en su suelo y para darse a sí mismo sus propios medios defensivos para contrarrestar lo que el Pacto de Varsovia considera intenciones agresivas de la República Federal de Alemania y de la OTAN en general. En 1956 se creó el National Volksarmee, que en la actualidad es un elemento importante dentro del esquema del Pacto de Varsovia.

Además de desplegar gran número de unidades de tierra en la RDA, la URSS tiene también una importante presencia aérea en ese país, englobadas bajo la denominación genérica de Grupo de Fuerzas Soviéticas en Alemania. La Fuerza Aérea de la URSS tiene por lo menos 1 100 aviones de combate estacionados en la RDA, considerablemente más que el propio país. La mayoría de ellos son cazas Mikoyan-Gurevich MiG-21 y MiG-23, cazabombarderos Sukhoi Su-20 y MiG-27, aviones de reconocimiento MiG-25 y una cantidad sustancial de helicópteros de transporte Mil Mi-8 y de ataque Mi-24. Como en la mayoría de los países del Pacto de Varsovia, las bases situadas en la RDA están bien preparadas para soportar ataques aéreos, con grandes abrigos de hormigón para proteger los aviones y largas y resistentes pistas para acomodar los más recientes modelos de aparatos de combate que está previsto que entren en servicio en un futuro próximo.

La Fuerza Aérea y el Mando de Defensa Aérea de la RDA (DDR Luftstreitkräfte und Luftverteidigung, o LSK/LV) ha ampliado considerablemente su horizonte operacional desde los primeros días de su existencia, en los que era puramente una mínima fuerza defensiva. Al tiempo que mantiene un potente elemento de caza con MiG-21 y MiG-23, la LSK/LV tiene también una fuerza de ataque al suelo a nivel de escuadrón con aviones MiG-23, apoyados por 30 viejos MiG-17, si bien estos últimos se hallan en proceso de sustitución.

Actualmente se estima que la cifra total de aviones de combate (incluidos los helicópteros de ataque) es de 400, de los que la mayoría son MiG-21. La LSK/LV está organizada en regimientos similares a los soviéticos, usualmente de tres escuadrones con 16 aviones cada uno. Para la defensa aérea el país está dividido en dos divisiones, una en el norte con cuartel general en Neubrandenburgo y la otra en el sur con sede en Cottbus. De la misma forma que la OTAN dispersa sus aviones de combate, la LSK/LV opera también desde tramos de carretera y sus MiG-21 pueden recibir cohetes auxiliares lanzables a fin de poder despegar desde pistas dañadas.

La LSK/LV sólo tiene un escuadrón de reconocimiento táctico, equipado con MiG-21R, pues la mayoría de estas misiones la asumen los MiG-25 soviéticos. El otro elemento de combate es el 31.Hubschrauberregiment «Adolf von Lutzow» de Neubrandenburgo, que cuenta con una mezcla de helicópteros de asalto Mi-8 y helicópteros de ataque Mi-24.

Para los cometidos de transporte existe un regimiento de ala fija basado en Dresde y equipado con tres tipos principales de aviones: los biplanos Antonov An-2 y los Ilyushin Il-14 y Antonov An-26.

El entrenamiento de vuelo comienza a bordo de los Zlin 226 de fabricación checa. Los alumnos realizan a continuación 200 horas de instrucción básica en los Aero L-39 Albatros antes de efectuar la conversión en las variantes biplazas de los modelos de primera línea.

Un reducido componente aeronaval, denominado Marinehubschraubergeschwader «Kurt Barthel», se halla en el norte, en Parow, equipado con 17 Mi-8 de salvamento y nueve helicópteros antisubmarinos Mi-14.

Para la protección de los aeródromos y de instalaciones vitales existen siete regimientos de misiles superficie-aire equipados con lanzadores fijos para los SA-2 («Guideline») y SA-3 («Goa»). La escasez de los datos disponibles en Occidente hace imposible elaborar un orden de combate como sería nuestra intención, de manera que nos limitamos a dar una lista de modelos y su número aproximado de ejemplares.

Efectivos de la LSK/LV de la RDA

Modelo	*Cantidad*
Mikoyan-Gurevich MiG-21MF/PFM/bis/UM	250+
Mikoyan-Gurevich MiG-23MF/BF	50+
Mikoyan-Gurevich MiG-17F	30+
Antonov An-2	30
Antonov An-26	5
Ilyushin Il-14	20
Let L-410 Turbolet	7
Mil Mi-2	10+
Mil Mi-4	40
Mil Mi-8	50+
Mil Mi-24	30+

Un Mikoyan-Gurevich MiG-23MF («Flogger-B») del 2.° Regimiento de Caza de Neubrandenburgo. Sus soportes subalares y ventrales pueden recibir varios tipos de armas, como misiles aire-aire y lanzacohetes, para misiones de distinto carácter.

ALIA

Si bien la actual aerolínea de bandera jordana se creó en octubre de 1963 y comenzó a operar en diciembre de ese año, sus raíces hay que buscarlas en 1950, cuando H. E. Ismail Bilbeisi formó Air Jordan. Esta aerolínea utilizó aviones Airspeed Consul en trayectos cortos desde Amman. Transocean Airlines, una compañía norteamericana, reequipó a Air Jordan con Douglas DC-3 y DC-4, haciendo posible un ambicioso programa de expansión. Tras la desaparición de la aerolínea jordana Arab Airways, Air Jordan se hizo con su control y la reconstituyó como Air Jordan of the Holy Land (de Tierra Santa), pero la nueva entidad se declaró en bancarrota el 11 de julio de 1960. Por su parte, Air Jordan sólo aguantó hasta el 1 de setiembre de 1960, en que suspendió las operaciones. Ese mismo día se formó Jordan Airways, subsidiaria de Middle East Airlines. Esta nueva aerolínea se mantuvo en activo hasta que el 15 de diciembre de 1963 comenzó a operar ALIA, utilizando dos aviones Douglas DC-7C. A ellos se sumaron en diciembre de 1963 dos Handley Page Herald matriculados JY-ACQ y JY-ACR, que sirvieron en la red regional hasta 1965. El primer avión de reacción de la compañía fue un Sud-Aviation Caravelle 10R matriculado JY-ACS, que se recibió el 28 de julio de 1965. Este modelo permitió a ALIA expandir su red de cobertura hasta París y Roma. Desde finales de 1966 al 31 de marzo de 1967 se utilizaron aviones Vickers Viscount alquilados en los trayectos interiores y de carácter regional. Después de éstos se empleó brevemente, en 1967, un Fokker F.27 Friendship también arrendado (JY-ADD), al que siguieron al poco tiempo los primeros aparatos de este tipo de la compañía.

A fin de expandir las rutas internacionales y mejorar el servicio en algunas de las cubiertas por los Caravelle se adquirieron dos Boeing 707 de primera mano: el primero de ellos llegó en enero de 1971 con la matrícula JY-ADP, seguido el 30 de noviembre de 1972 por el primer Boeing 720 de la aerolínea. Otro producto de Boeing, el Modelo 727-2D3, se sumó a la flota el 8 de julio de 1974; el primer ejemplar estaba matriculado JY-ADR. ALIA recibió su primer Boeing 747-2D3B (JY-AFA) el 13 de abril de 1977 y, con otros dos, fue destinado a las rutas a Estados Unidos y a varios países de Europa Occidental. La compañía utiliza también en sus rutas de alta densidad el Lockheed L-1011 TriStar 500, cuya primera unidad llegó a Jordania el 11 de setiembre de 1981, con la matrícula JY-AGA.

El avión de la fotografía (JY-AFA) fue el primer Boeing 747 entregado a ALIA.

Los Lockheed L-1011 TriStar 500 de ALIA son asiduos visitantes de los principales aeropuertos europeos (foto Austin J. Brown).

Flota actual de ALIA

Boeing 707

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
JY-ADP	20495	The City of Amman
JY-AEB	18948	The City of Jerash
JY-AEC	18949	The City of Umquais
JY-AES	20017	

Boeing 720-030B

N.º Reg.	*N.º Constr.*
JY-ADT	18251

Boeing 727-2D3

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
JY-ADR	20885	The City of Jerusalem
JY-ADV	21021	The City of Aqaba
JY-AFT	22268	The City of Irbid
JY-AFU	22269	Azraq
JY-AFV	22270	Wadi Rum
JY-AFW	22271	The City of Madaba

Boeing 474-2D3B

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
Jy-AFA	21251	Prince Ali
JY-AFB	21252	Princess Haya
JY-AFS	22579	Prince Hamzah

Lockheed L-1011 TriStar 500

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
JY-AGA	1217	Abbas Ibn Furnas
JY-AGB	1219	Ibn Batouta
JY-AGC	1220	
JY-AGD	1229	
JY-AGE	1238	
JY-AGH	1249	

Bajo pedido

n.os constr. 1246, 1247, 1248, 1250

Flota suministrada por Editions JP

Alitalia

Alitalia (Aerolinee Italiane Internazionale) fue fundada por el gobierno italiano el 16 de setiembre de 1946, que aportó el 47,5 % del capital de la compañía; British European Airways aportó otro 40 %, y el resto quedó en poder de particulares. El 1.° de setiembre de 1957 Alitalia se fusionó con LAI, haciéndose cargo de sus operaciones el 6 de octubre de 1957. En esa época, la participación de BEA había quedado reducida a un 9 %, vendido en 1961.

La compañía aérea inició sus servicios nacionales el 5 de mayo de 1947, y a finales del mismo año realizó sus primeros vuelos internacionales, a El Cairo, Trípoli y Lisboa. La compañía comenzó a operar con Fiat G.12, Savoia-Marchetti S.M. 95 y Avro Lancastrian. A comienzos de los años cincuenta, estos modelos iniciales se fueron sustituyendo gradualmente por Douglas DC-4, y posteriormente por Douglas DC-6. Alitalia se vio obligada a abandonar temporalmente su ruta Roma-Londres por falta de aviones competitivos, pero cuando recibió el primer Convair 340, el 24 de abril de 1953, volvió a abrir la ruta.

El primer Douglas DC-8-42 (más tarde convertido a la serie 43) fue entregado a la compañía el 28 de abril de 1960; al día siguiente se recibió el primer Caravelle VIN de Sud-Aviation, que entró en servicio en la ruta Roma-Londres el 23 de mayo de 1960. El primer servicio del Douglas DC-8, en la ruta Roma-Nueva York, se efectuó el 1.° de junio del mismo año.

El siguiente paso consistió en la recepción del primer Boeing 747-143, el 13 de mayo de 1970, seguido de un McDonell Douglas DC-10-30 el 6 de febrero de 1973. Con vistas al futuro, Alitalia ha pedido nuevos Boeing 727-243 y Boeing 747-243B, así como un Airbus Industrie A-300B4-203. Con el suministro de estos aparatos, la compañía proyecta ampliar su red internacional de rutas en los próximos años.

En sus operaciones de radio más amplio, Alitalia utiliza el Boeing 747; en su flota figura esta versión mixta de carga y pasaje (foto Alitalia).

Flota actual de Alitalia

Airbus Industrie A300B4-203

No. Reg.	*No. Constr.*	*Nombre*
I-BUSB	101	Tiziano
I-BUSC	106	Botticelli
I-BUSD	107	Caravaggio
I-BUSF	123	Tintoretto
I-BUSG	139	Canaletto
I-BUSH	140	Mantegna
I-BUSJ	142	Tiepolo

Bajo pedido
un aparato, n.° constr. 173

Boeing Advanced 727-243

No. Reg.	*No. Constr.*	*Nombre*
I-DIRA	21264	Città di Gubbio
I-DIRB	21268	Città di Siracusa
I-DIRC	21269	Città di Aosta
I-DIRD	21661	Città di Bergamo
I-DIRF	21662	Città di Lecce
I-DIRG	21663	Città di Urbino
I-DIRI	21265	Città di Siena
I-DIRJ	21270	Città di Verona
I-DIRL	21664	Città di Viterbo
I-DIRM	22052	Città di Genova
I-DIRN	22053	Città di Aquileia
I-DIRO	21266	Città di Amalfi
I-DIRP	22165	Città di Ivrea
I-DIRQ	22166	Città di Sassari
I-DIRR	22167	Città di Trento
I-DIRS	22168	Città di Sulmona
I-DIRU	21267	Città di Ravenna

Bajo pedido
un aparato, n.° constr. 22702

Boeing 747-143

No. Reg.	*No. Constr.*	*Nombre*
I-DEMA	19729	Neil Alden Armstrong
I-DEME	19730	Arturo Ferrarin

Boeing 747-243B

No. Reg.	*No. Constr.*	*Nombre*
I-DEMO	19731	Francesco de Pinedo
I-DEMU	19732	Geo Chavez

Bajo pedido

I-DEMG	22510
I-DEML	22511
I-DEMN	22512
I-DEMP	2513

Boeing 747-243B (SCD)

No. Reg.	*No. Constr.*	*Nombre*
I-DEMC	22506	Taormina
I-DEMD	22507	
I-DEMF	22508	Portofino

Bajo pedido
un Boeing 747-243B (SCD), n.° constr. 22509
un Boeing 747-243 (SCD), n.° constr. 22545

McDonnell Douglas DC-9-32

No. Reg.	*No. Constr.*	*Nombre*
I-DIBC	47233	Isola di Lampedusa
I-DIBD	47234	Isola di Montecristo
I-DIBJ	47235	Isola della Campraia
I-DIBN	47339	Isola della Palmaria
I-DIBQ	47236	Isola di Pianosa
I-DIKA	47038	Isola di Capri
I-DIKC	47128	Isola di Ponza
I-DIKD	47129	Isola del Giglio
I-DIKE	47039	Isola d'Elba
I-DIKI	47046	Isola di Murano
I-DIKJ	47222	Isola di Lipari
I-DIKL	47223	Isola di Panarea
I-DIKM	47224	Isola di Tavolara
I-DIKN	47225	Isola di Nisida
I-DIKO	47047	Isola di Pantellaria
I-DIKR	47228	Isola di Torcello
I-DIKS	47229	Isola di Filicudi
I-DIKT	47230	Isola di Ustica
I-DIKU	47101	Isola d'Ischia
I-DIKV	47231	Isola di Vulcano
I-DIKW	47383	Isola di Giannutri
I-DIKZ	47311	Isola di Linosa
I-DIZA	47238	Isola di Palmarola

McDonnell Douglas DC-10-30

No. Reg.	*No. Constr.*	*Nombre*
I-DYNA	47861	Galileo Galilei
I-DYNB	47866	Giotto di Bondone
I-DYNC	47867	Luigi Pirandello
I-DYND	47868	Enrico Fermi
I-DYNE	47862	Dante Alighieri
I-DYNI	47863	Michelangelo Buonarrotti
I-DYNO	47864	Benvenuto Cellini
I-DYNU	47865	Guglielmo Marconi

Alyemda

Formada por decreto presidencial el 11 de marzo de 1971, la nueva aerolínea de Yemen asumió las operaciones de Brothers Air Services Company (BASCO). Alyemda heredó también los aviones de BASCO, cuatro Douglas DC-3 y dos Douglas DC-6B. El primer reactor de la aerolínea fue un Boeing 720-023B ex American Airlines, que se le entregó el 25 de noviembre de 1974. Desde entonces su flota ha incorporado otros Boeing 707 y 720. El 2 de noviembre de 1979, la aerolínea aceptó su primer de Havilland Canada DHC-7 y actualmente utiliza dos ejemplares de este tipo. A fin de modernizar la flota de corto alcance de la compañía se encargaron dos Boeing 737-2R4C, de los que el primero se recibió el 21 de junio de 1984; estos aviones sirven para remplazar en los servicios regionales a algunos de los viejos DC-3 y DC-6 que la aerolínea emplea aún. Ésta cubre en el momento presente servicios regulares de pasaje y mercancías desde Adén a Abu Dhabi, Addis Abeba, Al Ghaydah, Ataq, Beihan, Damasco, Djibouti, Jeddah, Kuwait, Mogadiscio, Quishu, Riyan, Sieyun, Sharjah y Socotra.

Alyemda aprovecha la capacidad del DCH-7 de operar desde pistas poco preparadas y también sus cualidades de configuración mixta de pasaje y mercancías (foto G. Vincent).

Flota de Alyemda

Boeing 707

N.º Reg.	*N.º Constr.*
70-ABY	19777
70-ACO	20374

Boeing 720-023B

N.º Reg.	*N.º Constr.*
70-ABQ	18032
70-ACP	18016

de Havilland Canada DHC-7

N.º Reg.	*N.º Constr.*
70-ACL	23
70-ACM	31

Douglas DC-3

N.º Reg.	*N.º Constr.*
70-ABE	33331
70-ABH	26101
70-ACB	26578

(más los n.os/constr. 25505, 12758 y 34357)

Douglas DC-6

N.º Reg.	*N.º Constr.*
70-ABL	45079
70-ABM	43550
70-ABN	43551
70-ABO	44257
70-ACA	45523

(Nota: no se conoce exactamente la disponibilidad de los DC-3 y DC-6)
Flota suministrada por Editions JP

Yemenia

En 1954 se constituyó Yemen Airlines con aviones Douglas Airlines, que se había creado en 1948-49. Las primeras operaciones interiores tuvieron carácter irregular y al poco tiempo comenzaron algunos servicios internacionales a los países vecinos. La asistencia técnica corrió a cargo de los gobiernos de Suecia, Yugoslavia y la URSS, de los que el último proporcionó dos aparatos bimotores Ilyushin Il-14 y otros tantos helicópteros Mil Mi-1 y Mi-4. Durante los primeros años se aceptaron vuelos *charter* de transporte de peregrinos a la Meca.

En 1962 la aerolínea fue nacionalizada y actualmente su propiedad está compartida por Arabia Saudí (el 49%) y el gobierno yemení (el resto). A fin de mejorar la red internacional se adquirieron Douglas DC-6; el primero de ellos fue alquilado en setiembre de 1967 y en el curso de los cuatro años siguientes se utilizaron otros seis aviones. Ese mismo año la compañía pasó a denominarse Yemen Arab Airlines.

En setiembre de 1972 la aerolínea había sido reorganizada y rebautizada Yemen Airways Corporation. No fue hasta 1973 que la compañía dispuso de su primer avión de reacción, que fue un Boeing 737-204 alquilado de Britannia Airways. Hasta 1976 utilizó otros 737 alquilados y el 16 de diciembre la compañía recibió un único 737-2N8. También en 1976 Yemen Airways alquiló dos Boeing 727-173C de World Airways. Los Modelo 727 alquilados siguieron en la compañía hasta 1979, en que el 22 de agosto la empresa recibió su primer 727 de primera mano. Un año antes, el 1 de julio de 1978, la denominación de la compañía había cambiado a Yemenia Yemen Airways. En la actualidad, cinco Boeing 727-2N8 y un 737-2N8 cubren los vuelos internacionales de Yemenia a Abu Dhabi, Adén, Adis Abeba, Ammán, Bahrain, Bombay, El Cairo, Damasco, Dhahran, Djibouti, Doha, Jeddah, Karachi, Jartúm, Kuwait, Larnaca, Mascate, Riad y Sharjah en Oriente Medio, y a Amsterdam, Atenas Frankfurt, Londres, París y Roma en Europa. Su red doméstica de ocho destinos está cubierta por dos de Havilland Canada DHC-7 complementados en algunas rutas por los Boeing 727 y 737.

Flota de Yemenia

Boeing 727-2N8

N.º Reg.	*N.º Constr.*
4W-ACF	21844
4W-ACG	21845
4W-ACH	21846
4W-ACI	21847
4W-ACJ	21842

Boeing 737-2N8

N.º Reg.	*N.º Constr.*
4W-ABZ	21296

de Havilland Canada DHC-7

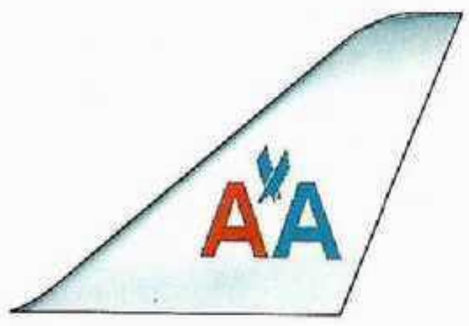
N.º Reg.	*N.º Constr.*
4W-ACK	32
4W-ACL	35

(Nota: los Douglas DC-3 matriculados 4W-ABH, 4W-ABS, 4W-ABW, 4W-ABZ y 4W-ACB son también empleados por la aerolínea, pero como cubren servicios ocasionales no se han incluido en la relación adjunta.)

Flota suministrada por Editions JP

La flota de Boeing 727 de Yemenia cubre gran parte de la red internacional de alcance medio de la aerolínea.

American Airlines



American Airlines, que en la actualidad es la segunda aerolínea estadounidense, se creó el 11 de abril de 1934 para hacerse cargo de las rutas de Aviation Corporation (AVCO), que a su vez se había fundado el 25 de enero de 1930. En 1934 se concedieron a la nueva aerolínea sus primeros contratos postales, en la ruta Fort Worth-Los Angeles. En julio de ese año American Airlines puso en venta 51 aviones de distintos modelos y el 9 de setiembre introdujo el Vultee V-1A en sus servicios de los Grandes Lagos a Texas como complemento de sus vuelos transcontinentales con los Curtiss Condor.

American fue una de las compañías avalistas del más difundido avión comercial norteamericano, el Douglas DC-3, desarrollo del DC-2. Recibió el primer DC-2 (NC14274) el 4 de noviembre de 1934 y el mes de diciembre comenzó con él servicios entre Nueva York y Chicago, pero este modelo no fue introducido inmediatamente en las rutas transcontinentales. El primer DST (Douglas Sleeper Transport), un desarrollo del DC-2 con el fuselaje alargado y ensanchado, se recibió el 7 de junio de 1936 y comenzó a operar en la ruta diurna Nueva York-Chicago el 25 de ese mismo mes. American Airlines aceptó su primer Douglas DC-3 (NC16009) el 18 de agosto y los DST pasaron a cubrir un servicio nocturno de costa a costa el 18 de setiembre.

En 1942 American utilizaba 74 aviones DC-3. En 1941 Estados Unidos había entrado en guerra y, al igual que otras compañías norteamericanas, American comenzó a transportar tropas en el propio país y a estados vecinos. El 20 de junio de 1942 inició vuelos regulares a través del Atlántico Norte, seguidos por saltos a la India a principios de 1943. Hacia finales de la guerra comenzó a emplear aparatos Consolidated Liberator modificados en sus primeros servicios exclusivamente de carga, entre Nueva York y Los Angeles. Ello comenzó el 1 de agosto de 1944 y fue complementado a partir de octubre por un servicio cubierto con los DC-3.

El 1 de junio de 1945 el CAB aprobó la fusión de American Export Airlines con American Airlines. El 24 de octubre American Export llevó a término su primer vuelo transatlántico comercial, de Nueva York al aeropuerto de Hurn, en Gran Bretaña. El 10 de noviembre de 1945 American Export se convirtió en American Overseas y la fusión reseñada más arriba adquirió carácter oficial el 5 de diciembre. Esta nueva división de American Airlines se vendió a Pan American el 25 de setiembre de 1950.

Al acabar la guerra la compañía recibió cincuenta Douglas C-54 Skymaster (DC-4 desmovilizados). Entraron inmediatamente en servicio, inicialmente en la ruta Nueva York-Chicago en febrero de 1946 y más tarde, el 7 de marzo, entre Nueva York y Los Angeles. Este modelo se mantuvo como transporte de pasaje hasta diciembre de 1948, en tanto que a finales de 1958 se registró el último vuelo de un DC-4 carguero. El DC-4 fue sustituido en las rutas de pasaje por el Douglas DC-6, cuyo primer ejemplar (N90702) se recibió el 24 de noviembre de 1946. American Airlines fue la primera compañía que puso este tipo en servicio, en su ruta entre Nueva York y Chicago. Un año después, American recibió su primer Convair CV-240 (NC94203), que comenzó a alinearse junto a los DC-6 el 1 de junio de 1948; en total, la aerolínea llegó a utilizar 75 ejemplares de este bimotor.

En diciembre de 1951 se encargaron 25 Douglas DC-7 y el primero entregado a la aerolínea fue, el 10 de octubre de 1953, el N304AA (todavía con certificación provisional). American puso el DC-7 en servicio en competencia directa con TWA el 29 de noviembre de 1953, asignándolo a una ruta sin escalas entre Nueva York y Los Angeles que se cubría en 8 horas 30 minutos. Durante 1958 American utilizó solamente aviones con motores de émbolo: 85 DC-6, 58 DC-7 y 58 CV-240.

American Airlines fue la segunda compañía aérea (detrás de National Airlines) que encargó el turbohélice Lockheed L-188 Electra, el 15 de diciembre de 1955. El primero (N6101A) se recibió el 27 de noviembre de 1958 y el Electra entró en servicio el 23 de enero de 1959 en la ruta de Nueva York a Chicago. El N6101A tuvo la dudosa distinción de ser el primer avión de este tipo accidentado, en una aproximación nocturna a Nueva York el 3 de febrero de 1959. El Electra fue la espina dorsal de la flota de corto y medio alcance de la empresa hasta la llegada del Boeing 727; el último L-188 estuvo en activo hasta 1971.

El 25 de enero de 1959 American Airlines llevaba a cabo el primer servicio nacional a reacción utilizando uno de sus aviones, un Boeing 707-123, entre Nueva York y Los Angeles. El primer Boeing 707 (N7501A) se había recibido el 23 de octubre de 1958 y, tras unas pruebas, se aceptó el 16 de marzo de 1959. Otro cuatrirreactor puesto en servicio por la compañía por esas mismas fechas fue el Convair CV-990, que comenzó a operar en la ruta de Nueva York a Chicago el 18 de marzo de 1962. En 1963 se intentó la fusión de la aerolínea con Eastern Air Lines, pero el CAB rechazó el proyecto. Para remplazar a los Electra se adquirieron 25 Boeing 727-23, de los que el primero fue el N1971 y se aceptó el 25 de enero de 1964. Al igual que otros muchos aviones estadounidenses, el Boeing 727 entró en servicio en la ruta Nueva York - Chicago, el 12 de abril de 1964. En julio de 1963 se había firmado un primer pedido por quince BAC One-Eleven 401; el número de estos aviones se incrementó más tarde a 30, que tuvieron como destino las rutas de corto alcance y densidad media de la compañía. El primer ejemplar del pedido original se recibió el 23 de diciembre de 1965 y el modelo entró en servicio el 6 de marzo de 1966. A finales de 1969 American Airlines poseía una flota integrada por aviones a reacción, en la que se alineaban 27 BAC One-Eleven, cien Boeing 707, 22 Boeing 720 y 98 Boeing 727.

El primer avión de fuselaje ancho utilizado por la compañía fue un Boeing 747 alquilado de Pan American (el N740PA), que entró en servicio el 2 de marzo de 1970 entre Los Angeles y Nueva York. No fue hasta junio de 1970 que American comenzó a volar con sus propios 747. Al cabo de un año, el 29 de julio de 1971, recibió el primer Douglas DC-10-10 (N103AA), y ese mismo avión llevó a cabo el primer vuelo de la aerolínea entre Los Angeles y Chicago el 5 de agosto de 1971, al cabo de menos de un año de su vuelo inaugural.

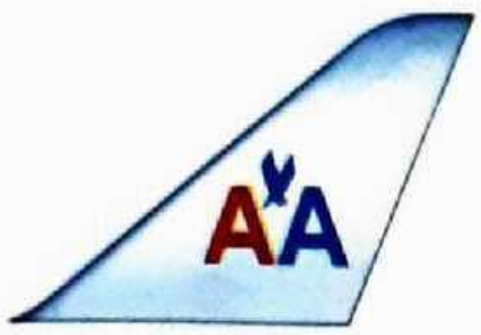
El 30 de noviembre de 1970 American absorbió Trans Caribbean Airways y comenzó a cubrir las rutas de ésta el 2 de marzo de 1971. Ese mismo mes Western Air Lines y American llegaron a un principio de acuerdo de fusión, pero ese proyecto encontró una fuerte oposición y hubieron de cancelarse las negociaciones. En agosto de 1971, y utilizando los Boeing 707, se inauguró una ruta transpacífica de Estados Unidos a Sydney (Australia), que acabó por ser cancelada en 1974.

En el transcurso del decenio pasado, y al igual que otras muchas compañías aéreas, American Airlines se dedicó especialmente a consolidar su posición en el mercado, y no fue hasta el 4 de noviembre de 1982 que recibió otro nuevo modelo de avión, un Boeing 767-223; en diciembre de 1984 tenía ya en servicio diez ejemplares. El 12 de mayo de 1983 se le hizo entrega de su primer McDonnell Douglas MD-82 (N203AA), que entró en servicio dos días después; su pedido inicial, por 20 aviones, era bastante considerable, pero en 1984 American anunció la mayor compra de la historia de la aviación comercial: 19 ejemplares a entregar en 1984-85 y 67 para 1986-87, más una opción por otros 100 MD-82.

American Airlines cubre la totalidad de Estados Unidos y lleva a cabo también servicios hacia el norte (Toronto y Montreal) y hacia el sur.

American utiliza el Boeing 727 en cuatro versiones. El avión de la fotografía es un 727-223 matriculado N6829 (foto Aviation Letter Photo Service).

American Airlines



Flota actual de American Airlines

Boeing 727-23

N.º Reg.	*N.º Constr.*
N1901	19130
N1903	19132
N1906	19181
N1908	19183
N1909	19184
N1910	19385
N1928	19386
N1934	19429
N1956	19432
N1957	19833
N1964+	19838
N1965+	19839
N1969	20044
N1970	18426
N1971	18427
N1972	19428
N1974	18430
N1975	18431
N1976	18432
N1977	18433
N1978	18434
N1980	18436
N1981	18437
N1982	18438
N1983	18439
N1984	18440
N1985	18441
N1987	18443
N1988	18444
N1989	18445
N1990	18446
N1991	18447
N1992	18448
N1993	18449
N1994	18450
N1995	18900
N1997	19128
N1998	19129

(+ del Tipo 123)

Boeing 727-223

N.º Reg.	*N.º Constr.*
N701AA	22459
N702AA	22460
N703AA	22461
N705AA	22462
N706AA	22463
N707AA	22464
N708AA	22465
N709AA	22466
N710AA	22467
N712AA	22468
N713AA	22469
N715AA	22470
N843AA	20984
N844AA	20985
N845AA	20986
N846AA	20987
N847AA	20988
N848AA	20989
N849AA	20990
N850AA	20991
N851AA	20992
N852AA	20993
N853AA	20994
N854AA	20995
N855AA	20996
N856AA	20997
N857AA	21084
N858AA	21085
N859AA	21086
N860AA	21087
N861AA	21088
N862AA	21089
N863AA	21090
N864AA	21369
N865AA	21370
N866AA	21371
N867AA	21372
N868AA	21373
N869AA	21374
N870AA	21382
N871AA	21383
N872AA	21384
N873AA	21385
N874AA	21386
N875AA	21387
N876AA	21388
N877AA	21389
N878AA	21390
N879AA	21391
N880AA	21519
N881AA	21520
N882AA	21521
N883AA	21522
N884AA	21523
N885AA	21524
N886AA	21525
N887AA	21526
N889AA	21527
N890AA	22006
N891AA	22007
N892AA	22008
N893AA	22009
N894AA	22010
N895AA	22011
N896AA	22012
N897AA	22013
N898AA	22014
N899AA	22015
N6800	19475
N6801	19476
N6802	19477
N6803	19478
N6804	19479
N6805	19480
N6806	19481
N6807	19482
N6808	19483
N6809	19484
N6810	19485
N6811	19486
N6812	19487
N6813	19488
N6814	19489
N6815	19490
N6816	19491
N6817	19492
N6818	19493
N6819	19494
N6820	19495
N6821	19496
N6822	19700
N6823	19701
N6824	19702
N6825	19703
N6826	19704
N6827	20180
N6828	20181
N6829	20182
N6830	20183
N6831	20184
N6832	20185
N6833	20186
N6834	20187
N6835	20188
N6836	20189
N6837	20190
N6838	20191
N6839	20192

Boeing 727-227

N.º Reg.	*N.º Constr.*
N716AA	20609
N717AA	20610
N718AA	20611
N719AA	20612
N720AA	20663
N721AA	20729
N722AA	20730
N723AA	20731
N725AA	20732
N726AA	20733
N727AA	20734
N728AA	20735
N729AA	20736
N730AA	20737

Boeing 727-2A7

N.º Reg.	*N.º Constr.*
N6842	20241

Boeing 767-223

N.º Reg.	*N.º Constr.*
N301AA	22307
N302AA	22308
N303AA	22309
N304AA	22310
N305AA	22311
N306AA	22312
N307AA	22313
N308AA	22314
N312AA	22315
N313AA	22316

Bajo pedido

a N330AA, N332AA, de N334AA a N336AA, y de N338AA a N339 AA
nos/c 22317 a 22336

Boeing 747-123F(SCD)

N.º Reg.	*N.º Constr.*
N9671	20323
N9672	20324
N9673	20325
N9675	20390
N9676	20101

McDonnell Douglas MD-82

N.º Reg.	*N.º Constr.*
N203AA	49145
N205AA	49155
N207AA	49158
N208AA	49159
N210AA	49161
N214AA	49162
N215AA	49163
N216AA	49167
N218AA	49168
N219AA	49171
N221AA	49172
N223AA	49173
N224AA	49174
N225AA	49175
N226AA	49176
N227AA	49177
N228AA	49178
N232AA	49179
N233AA	49180
N234AA	49181
N236AA	49251
N237AA	49253
N241AA	49254
N242AA	49255
N244AA	49256
N245AA	49257
N246AA	49258
N248AA	49259
N249AA	49269
N251AA	49270
N950U	49230
N951U	49245

Bajo pedido

N253AA, N255Aa, N258AA, N259AA, N274AA, N275AA y N276AA
nos/c 49286 a 49293

De confirmarse todos los pedidos y opciones, los MD-82 de American formarán una flota de 206 aviones.

N262AA, N266Aa, N269AA, N271AA, N278AA, N279AA, N283AA y de N285AA a N289AA
nos/c 49290 a 49310, a entregar entre abril y diciembre de 1985, más los nos/c 492311 a 492353

McDonnell Douglas DC-10-10

N.º Reg.	*N.º Constr.*
N101AA	46500
N102AA	46502
N103AA	46503
N104AA	46504
N105AA	46505
N106AA	46506
N107AA	46507
N108AA	46508
N109AA	46509
N111AA	46511
N112AA	46512
N113AA	46513
N114AA	46514
N115AA	46515
N116AA	46516
N117AA	46517
N118AA	46518
N119AA	46519
N120AA	46520
N121AA	46521
N122AA	46522
N123AA	46523
N124AA	46524
N125AA	46525
N126AA	46947
N127AA	46948
N128AA	46984
N129AA	46996
N130AA	46989
N131AA	46994
N132AA	47827
N133AA	47828
N134AA	47829
N135AA	47830
N145AA	46700
N146AA	46701
N147AA	46702
N148AA	46703
N151AA	46706
N152AA	46707
N153AA	46708
N154AA	46709
N160AA	46710
N161AA	46942

McDonnell Douglas DC-10-30

N.º Reg.	*N.º Constr.*
N136AA	47846
N137AA	47847
N138AA	46911
N139AA	46711
N140AA	46712
N141AA	46713
N142AA	46714
N143AA	46555

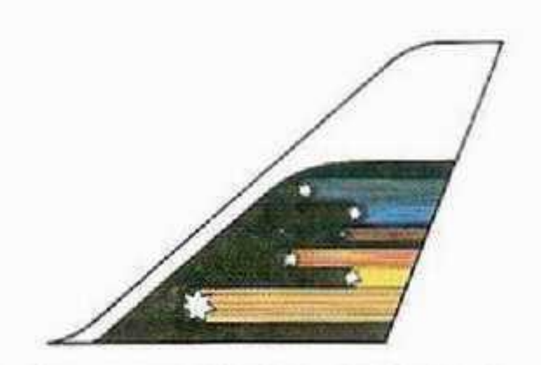
Lockheed L-100-20

N.º Reg.	*N.º Constr.*
N9232R	4299

(alquilado de Southern AT)

Flota suministrada por Editions JP

Ansett Airlines



En febrero de 1936 Reginald M. Ansett formó Ansett Airways con un Fokker Universal; los servicios comenzaron el 17 de febrero de ese mismo año, entre Melbourne y Hamilton. Durante la II Guerra Mundial la compañía suspendió sus operaciones. El 5 de febrero de 1945 se remprendieron los servicios comerciales mediante tres Douglas C-47 desmovilizados que enlazaban Melbourne con Hamilton, Adelaida y Canberra. A comienzos de 1952 fueron absorbidas las compañías Barrier Reef Airways y Trans-Oceanic Airways, y en 1954 éstas fueron fusionadas en una única aerolínea. El 23 de abril de 1954 Ansett recibió su primer Convair CV-240 (VH-BZE). En marzo de 1957 la compañía anunció un ambicioso plan de expansión que comprendía la adquisición de más Convairliner, cuatro Vickers Viscount 832 y tres Lockheed L-188 Electra.

El 4 de octubre de 1957 Ansett Transport Industries adquirió Australian National Airways para formar Ansett-ANA, denominación que se mantuvo hasta finales de 1968, en que se adoptó la actual. El 5 de febrero de 1958 la compañía adquirió Butler Air Transport, que el 15 de diciembre de 1959 fue rebautizada Airlines of New South Wales. El 17 de diciembre de ese año Ansett-ANA obtuvo el control de Guinea Airways y la rebautizó Airlines of South Australia. Volviendo a los pedidos de 1957, el primer L-188 Electra (VH-RMA) se recibió el 27 de febrero de 1959, seguido por el primer Viscount 832 (VH-RMG) el 12 de marzo de 1959. Los Electra siguieron en servicio, si bien en calidad de cargueros, hasta 1984, en que fueron vendidos a la compañía estadounidense Turbo Power International. El 5 de octubre de 1959 la aerolínea aceptó oficialmente el primero de sus muchos Fokker F.27 Friendship (matriculado VH-FNA); este modelo permanece en servicio hoy en día con la compañía madre y sus subsidiarias.

El primer reactor puro de la aerolínea fue el Boeing 727-77: el primero de ellos se recibió el 9 de setiembre de 1964 y este modelo entró en servicio el 2 de noviembre de ese año. Desde el 13 de abril de 1967 los Boeing fueron complementados por Douglas DC-9-31. En enero de 1969 Ansett adquirió la MacRobertson Miller Airlines, a la que rebautizó Airlines of Western Australia en julio de 1981. Durante los años setenta se recibieron más Boeing 727-277 y en la actualidad este modelo constituye la subflota más importante de la compañía. El primero de doce birreactores estadounidenses Boeing 737-277 se aceptó el 15 de junio de 1981 y fue matriculado VH-CZM. En julio de 1981 se constituyó otra empresa subsidiaria, Airlines of North Australia. La incorporación más reciente a la flota de la compañía ha sido su primer avión de fuselaje ancho, un Boeing 767-277 (VH-RMD), que se recibió el 8 de junio de 1983 y fue seguido por otros.

Actualmente, Ansett Airlines of Australia, junto con sus cuatro subsidiarias, cubre una extensa red de pasaje y carga a través de todo el país.

Este Boeing 737-277 es uno de los 12 empleados actualmente por Ansett.

Flota actual de Ansett Airlines of Australia

Boeing 727-277

N.º Reg.	N.º Constr.
VH-ANA	22641
VH-ANB	22642
VH-ANE	22643
VH-ANF	22644
VH-RMK	21178
VH-RML*	21480
VH-RMM	21647
VH-RMN	21696
VH-RMO	22016
VH-RMP	22068
VH-RMX†	20551
VH-RMY	20978
VH-RMZ	20979

*En reserva †Cargero

Boeing 737-277

N.º Reg.	N.º Constr.
VH-CZM	22645
VH-CZN	22646
VH-CZO	22647
VH-CZP	22648
VH-CZQ	22649
VH-CZR	22650
VH-CZS	22651
VH-CZT	22652
VH-CZU	22653
VH-CZV	22654
VH-CZW	22655
VH-CZX	22656

Boeing 767-277

N.º Reg.	N.º Constr.
VH-RMD	22692
VH-RME	22693
VH-RMF	22694
VH-RMG	22695
VH-RMH	22696

Fokker F.27 Friendship

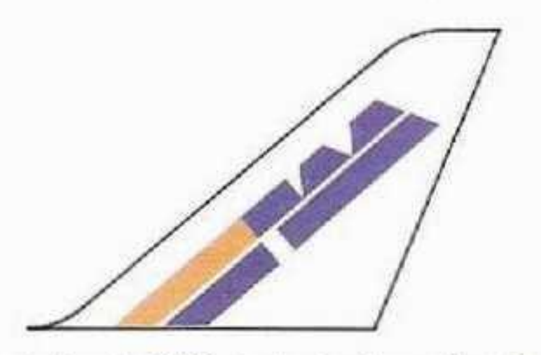
N.º Reg.	N.º Constr.
VH-FCB	10524
VH-FNO	10304
VH-FNQ	10315
VH-FNT	10322
VH-FNU	10334
VH-HMO	10146
VH-MMS	10139

Fokker F.50

Bajo pedido 10 aviones

Flota suministrada por Editions JP

Trans-Australia Airlines



En julio de 1946, bajo la dirección de Lester Brain, se formó la Australia National Airlines Commission con once Douglas C-47 (DC-3) desmilitarizados. En agosto de 1946 esta aerolínea gubernamental adoptó el nombre de Trans-Australia Airlines, con lo que se evitaba la posibilidad de confusión con Australian National. El 9 de setiembre de 1946 se iniciaron las pruebas de rutas entre Melbourne y Sydney, a las que siguieron el 7 de octubre los primeros vuelos públicos sobre ese mismo trayecto, con una escala en Canberra. El primer Douglas DC-4 (matriculado VH-TAA) se recibió el 28 de setiembre de 1946. Se aceptaron a continuación otros cuatro aviones de este tipo, que el 2 de diciembre de 1946 fueron utilizados para inaugurar el servicio nocturno entre Melbourne y Perth.

Durante los dos años siguientes se inauguraron otras muchas rutas y el 2 de abril de 1949 TAA asumió la mayoría de los servicios nacionales de QANTAS. También durante este período la compañía aceptó oficialmente su primer Convair CV-240 (VH-TAQ), el 25 de agosto de 1948.

En agosto de 1952 se encargaron siete Vickers Viscount 720; el primero de ellos (VH-TVA) se recibió el 5 de octubre de 1954. El 18 de diciembre comenzaron los servicios entre Melbourne, Sydney y Brisbane. Durante los años cincuenta se empleó una importante flota de aviones Viscount hasta junio de 1959, en que el primero de cuatro Lockheed L-188 Electra (VH-TLA) se unió al parque de la compañía y entró en servicio en la ruta más densa (de Sydney a Melbourne) el 7 de julio de 1959. A fin de hacer frente a su expansión de principios de los años sesenta, TAA utilizó también tres Douglas DC-6B.

Los servicios a reacción comenzaron con los Boeing 727-76 el 2 de noviembre de 1964; el primero de ellos (VH-TJA) se había recibido el 28 de agosto de ese año, seguido por el segundo el 28 de octubre. El 17 de abril de 1967 la aerolínea realizó su primer servicio con el Douglas DC-9-31. Más recientemente, el 29 de junio de 1981, TAA recibió su primer avión de fuselaje ancho, un Airbus A300B4 matriculado VH-TAA. Con este modelo, y con los Boeing 727-276, los DC-9-31 y una pequeña flota de Fokker F.27, la aerolínea sirve hoy día 33 puntos en el interior del país.

Flota actual de Trans-Australia Airlines

Airbus A300B4-203

N.º Reg.	N.º Constr.	Nombre
VH-TAA	134	James Cook
VH-TAB	151	John Oxley
VH-TAC	157	John Forrest
VH-TAD	196	William Light
VH-TAE	218	John Fawkener

Boeing 727-77C

N.º Reg.	N.º Constr.	Nombre
C2-RN7	20278	Ernest Giles

Boeing 727-726

N.º Reg.	N.º Constr.	Nombre
VH-TBG	20552	Charles Sturt
VH-TBH	20553	Freeman Cobb
VH-TBI	20554	MacDouall Stuart
VH-TBJ	20555	Joseph Banks
VH-TBK	20950	William Gosse
VH-TBL	20951	John Eyre
VH-TBM	21171	Albert Namatjira
VH-TBN	21479	Caroline Chisholm
VH-TBO	21646	Arthur Phillip
VH-TBP	21696	John MacArthur
VH-TBQ	22017	Lawrence Hargrave
VH-TBR	22069	Bert Hinkler

Fokker F.27 Friendship Mk 600

N.º Reg.	N.º Constr.	Nombre
VH-TQR	10440	William Hovvell
VH-TQS	10441	Edmund Kennedy
VH-TQT	10458	Thomas Mitchell

McDonnell Douglas DC-9-31

N.º Reg.	N.º Constr.	Nombre
VH-TJJ	47007	Hamilton Hume
VH-TJL	47009	Coral Islander
VH-TJO	47326	William Wentworth
VH-TJP	47418	Charles Kingsford Smith
VH-TJQ	47419	John Flynn
VH-TJR	46528	George Bass
VH-TJS	47550	Douglas Mawson
VH-TJT	47551	Joseph Hawdon
VH-TJU	47552	John Roe

Flota suministrada por Editions JP

Arabia Saudí

Con sus 2 266 000 km² de territorio que comprende vastos yacimientos petrolíferos y otros recursos, el reino de Arabia Saudí es uno de los países más ricos del mundo. Para proteger esa riqueza y los 7 000 000 aproximadamente de habitantes, las Fuerzas Aéreas cuentan con el apoyo británico y norteamericano, si bien su objetivo último es la autosuficiencia en todos los aspectos.

El tipo de combate más moderno adquirido por la Royal Saudi Arabian Air Force (RSAAF) es el McDonnell Douglas F-15 Eagle de Mach 2, con 62 unidades bajo pedido cuya entrega está prevista a partir de 1982. Estos aviones tendrán tanto la función de caza como la, más importante, de ataque. Esto ha provocado gran discusión, particularmente con Israel y el grupo pro Israelí de EE UU, que sostienen que los F-15 podrían utilizarse para atacar al Estado judío desde el sur. Apoyados por un nutrido grupo de personal de McDonnell Douglas contratado para entrenar a los saudíes en esta máquina, los F-15 reemplazarán la actual fuerza de interceptadores BAC Lightning como tipo básico del sistema de defensa aérea.

Los yacimientos petrolíferos y las rutas marinas del este del país se consideran muy vulnerables, por lo que se ha encomendado su protección a dos escuadrones de Northrop F-5E, que proporcionan también apoyo cercano al ejército saudí. Los F-5E están equipados con misiles Maverik aire-tierra, que también pueden usarse contra embarcaciones. A fin de extender la protección de radar a todo el territorio, así como de advertir de cualquier intento de ataque aéreo preventivo, EE UU entregará a Arabia Saudí un lote de 5 Boeing E-3A Sentry (Centinela) AWACS, avión de alerta temprana y control. Al mismo tiempo se ha adquirido un total de seis Boeing KC-135, que se utilizarán para reabastecimiento en vuelo de las flotas de F-15 y F-5.

A pesar de la amplia información que se dio durante el año 1981 acerca del interés de Arabia Saudí en el Dassault Mirage 4000 y en el Panavia Tornado, tipos ambos extremadamente avanzados, no es probable que en un futuro cercano se realicen pedidos en firme de los mismos.

La fuerza de transporte de la RSAAF, formada por dos escuadrones de Lockheed C-130 Hercules, tiene la finalidad de prestar apoyo logístico a las Fuerzas Aéreas, al Ejército y a la Armada. Con este fin realiza vuelos regulares por todo el país, así como hacia Europa y EE UU. Hay también una unidad VIP equipada por diferentes tipos de aviones, entre ellos 40 unidades del Aviocar de 20 plazas, de construcción española.

El fuerte deseo de autosuficiencia en el seno de la RSAAF ha conducido al establecimiento de una Academia del Aire en Riyad, donde los cadetes realizan la fase básica de entrenamiento en Reims-Cessna 172, antes de pasar al más avanzado BAC Strikemaster.

Reales Fuerzas Aéreas de Arabia Saudí

Unidades de combate

McDonnell Douglas F-15C

Nº	Unidad	Base
45	tres Esc.	

McDonnell Douglas F-15D

Nº	Unidad	Base
14	tres Esc.	

BAC Lightning F.53/T.55

Nº	Unidad	Base
20	2 Esc.	Tabuk

Northrop F-5E Tiger II

Nº	Unidad	Base
70	3 Esc.	Taif
	10 Esc.	Khamis Mushayt

Unidades de transporte

Lockheed C-130E Hercules

Nº	Unidad	Base
9	4 Esc.	Jeddah
	16 Esc.	Jeddah

Lockheed C-130H Hercules

Nº	Unidad	Base
15	4 Esc.	Jeddah
	16 Esc.	Jeddah

Lockheed KC-130H Hercules

Nº	Unidad	Base
4	4 Esc.	Jeddah

CASA C-212 Aviocar

Nº	Unidad	Base
40	—	—

Boeing 707-320

Nº	Unidad	Base
1	1 Esc.	Riyad

Lockheed JetStar

Nº	Unidad	Base
1	1 Esc.	Riyad

Boeing 747SP

Nº	Unidad	Base
2	1 Esc.	Riyad

Agusta-Sikorsky AS-61A-4

Nº	Unidad	Base
2	1 Esc.	Riyad

Gates Learjet 25D

Nº	Unidad	Base
—	1 Esc.	Riyad

Agusta-Bell AB 205

Nº	Unidad	Base
24	12 Esc.	Taif
	14 Esc.	Taif

Agusta-Bell AB 212

Nº	Unidad	Base
—	12 Esc.	Taif
	14 Esc.	Taif

Kawasaki-Vertol KV-107-II

Nº	Unidad	Base
6 (+6)	—	Riyad

Aérospatiale SA 365F Dauphin II

Nº	Unidad	Base
—	—	—

Unidades de entrenamiento

Northrop F-5B

Nº	Unidad	Base
20	15 Esc.	Dharan

Northrop F-5F

Nº	Unidad	Base
24	7 Esc.	Dharan

BAC Strikemaster Mk 80/80A

Nº	Unidad	Base
46	9 Esc.	Riyad
	11 Esc.	Riyad

Reims-Cessna 172G/H/M

Nº	Unidad	Base
13	Academia Rey Faisal	Riyad

Agusta-Bell AB 206

Nº	Unidad	Base
16	12 Esc.	Taif
	14 Esc.	Taif

Sobre el áspero territorio de Arabia Saudí, los Strikemaster 80 y 80A probaron ser aviones tácticos extremadamente efectivos. La RSAAF tiene 46 de estos aparatos, que utiliza principalmente en funciones de entrenamiento, pero que tienen capacidad de combate (foto British Aerospace).

Argelia

Independiente de Francia desde julio de 1962, Argelia es un estado socialista y ha recibido una ayuda militar considerable de la Unión Soviética. Este país suministra ayuda más o menos encubierta al Frente Polisario, un movimiento guerrillero que proclama la independencia del Sáhara Occidental y ello le lleva a enfrentarse con los ocupantes marroquíes. Como resultado de este apoyo, Argelia ha tenido frecuentes desavenencias diplomáticas con su vecino Marruecos y, en consecuencia, tiene gran parte de sus fuerzas armadas próximas a las regiones lindantes con las fronteras marroquíes.

Aunque Argelia mantiene fuertes vínculos con los países del Este europeo, desde fechas relativamente recientes demuestra un tímido acercamiento a las fuentes occidentales de suministro de armas. La mediación argelina en el proceso de liberación de los rehenes estadounidenses en Irán en 1981 dio como resultado que EE UU, agradecido, suministrase a Argelia 14 transportes Lockheed C-130 Hercules. Éstos son empleados actualmente por el Al Quwwat al Jawwiya al Jaza'eriya o Armée de l'Air Algérienne, que a finales de 1984 recibió otros tres aviones. Otros contactos con las fuentes armamentistas occidentales han supuesto conversaciones con British Aerospace para la adquisición de hasta 27 Hawk para remplazar la flota de entrenadores Mikoyan-Gurevich MiG-15UTI suministrados por la URSS, en tanto que Dassault-Breguet se ha apresurado a presentar una contraoferta y ofrecer como alternativa su Alpha Jet.

De cuna modesta, las unidades de combate argelinas poseen hoy un potencial importante de aviones MiG, que comprende un escuadrón mixto de interceptadores y aparatos de reconocimiento MiG-25 («Foxbat»), un regimiento de tres escuadrones con unos 70 interceptadores MiG-21 («Fishbed») y dos regimientos de tres escuadrones de ataque al suelo con 40 MiG-23 («Flogger»), 32 Sukhoi Su-20 («Fitter») y alrededor de 60 MiG-17 («Fresco»). Complementando estos efectivos tripulados se halla una red de misiles superficie-aire que conforman la defensa antiaérea. Los modelos suministrados por la URSS comprenden los SA-2 («Guideline»), SA-6 («Gainful») y los portátiles SA-7 («Grail»).

Los Hercules forman la espina dorsal de la flota de transporte argelina, que también dispone de ocho Antonov An-12 («Cub») que fueron visitantes habituales de los aeropuertos europeos durante los años setenta. Para evitar problemas diplomáticos, estos aviones llevan identificaciones civiles y militares, ya que su cometido comprende también el transporte de cargas no militares dentro y fuera del país. Los aviones VIP gubernamentales son básicamente dos Dassault-Breguet Falcon 20 y un Ilyushin Il-18(«Coot»), mientras que tipos menores de esta especialidad son seis Beech King Air 200, tres Super King Air y cinco Queen Air, algunos de ellos empleados en tareas de calibración, enlace, entrenamiento y ECM.

El potencial de helicópteros consta de una mezcla de aparatos soviéticos, franceses y norteamericanos, de los que los mayores son cuatro Mil Mi-6 («Hook»), pero se cuenta también con doce Mi-8 («Hip») y 40 Mi-4 («Hound»), aunque no se sabe cuántos de ellos se hallan en estado operacional. Otros aparatos son cinco Puma y seis de entrenamiento Hughes 269.

Existe una escuela de vuelo en Orán y otra en la cercana Tafaraoui, que utilizan Aero C-11 (versión checa del Yakovlev Yak-18), MiG-15 UTI, Beech T-34C y Sierra.

Efectivos del Armée de l'Air Algérienne

Modelos en servicio	Cantidad
Mikoyan-Gurevich MiG-25A/R	18/4
Mikoyan-Gurevich MiG-23BM/S	40
Mikoyan-Gurevich MiG-21MF	70
Mikoyan-Gurevich MiG-17F	60
Sukhoi Su-20	32
Potez/Fouga CM.170 Magister	25
Mil Mi-24	24
Antonov An-2	8
Lockheed C-130H Hercules	17
Fokker F.27 Friendship	8
Ilyushin Il-18	1
Beech King Air 200/Queen Air	6/5
Beech Super King Air	3
Dassault-Breguet Falcon 20	2
Aérospatiale SA 330C Puma	5
Aérospatiale Alouette III (de fabricación rumana)	6
Hughes 269	6
Mil Mi-4	40
Mil Mi-6	4
Mil Mi-8	12
Beech T-34C Turbo Mentor	6

Este Lockheed C-130H lleva distintivos civiles y militares, y es uno de los 17 que emplea actualmente Argelia.

ARGENTINA

Las fuerzas aéreas argentinas están organizadas en tres agrupaciones: la Fuerza Aérea, la Aviación Naval y la Aviación del Ejército, independiente la primera y con relación orgánica con el Comando en Jefe de la Marina y el Comando en Jefe del Ejército, respectivamente, las otras dos.

El conflicto con Gran Bretaña por la soberanía de las islas Malvinas, en los meses de abril, mayo y junio de 1982, puso a prueba la capacidad de las fuerzas aéreas en un teatro de operaciones exigente. Las distancias desde los aeródromos del continente a la capital de las islas variaba entre los 704 km y los 959 km, y la infraestructura aeronáutica de las Malvinas era precaria. Los aviones de combate que debían operar desde el continente estaban en el límite de sus radios de acción; el perfil de vuelo lo-lo-lo, que aumentaba los consumos, era obligatorio para penetrar la vigilancia radar de la flota británica, debido a lo cual los vuelos se programaban con reabastecimiento en el aire.

La Fuerza Aérea Argentina

La formación de pilotos de la Fuerza Aérea Argentina tiene lugar en la Escuela de Aviación Militar de Córdoba, con T-34B Mentor para instrucción básica y Morane-Saulnier M.S.760 Paris para instrucción avanzada.

La FAA intervino en la lucha utilizando desde el continente cazabombarderos A-4B y A-4C Skyhawk, IAI Dagger (versión israelí del Mirage V), Dassault Mirage IIIEA, BAC Canberra Mk 62 e IA-58 Pucará, con un total de 82 aviones de combate.

Utilizando unidades de tres aviones, se planificaron 505 salidas en los 44 días de lucha, produciendo, según fuentes argentinas, el hundimiento de 6 buques de diversos tipos y averías de distinto grado en otros 10. En las acciones de ataque a la flota británica fueron abatidos 11 Mirage (M IIIEA y M5), 17 A-4 y 2 Canberra.

Las unidades de Transporte Aéreo de la FAA rompieron el bloqueo impuesto por los británicos en numerosas ocasiones. Los 9 Hercules, junto con otras unidades de Aerolíneas Argentinas y Austral, volaron 2 356 horas, movilizando 5 442 toneladas de carga y 9 729 pasajeros, y colaborando en tareas de exploración y reconocimiento; en estas últimas se perdieron un Hercules y un Learjet.

Los medios de búsqueda y salvamento desplegados en los aeródromos del sur estaban constituidos por un F.27 Friendship, un de Havilland Twin Otter y tres aviones Mitsubishi MU-2/60, así como por dos helicópteros Hughes 369HM, dos Sikorsky S-58, dos S-61 y dos CH-47 Chinook, que cumplieron su cometido junto con los aparatos similares del Ejército y la Armada, rescatando a 14 pilotos sobre 18 saltos informados.

La Armada Argentina

La Armada Argentina, que inició su actividad aeronaval en 1946, opera actualmente desde bases en tierra que se extienden a lo largo del litoral Atlántico y desde el portaviones ARA *25 de Mayo*.

Las fuerzas de ataque han consistido en los últimos tiempos en una escuadrilla de 11 aviones McDonnell Douglas A-4Q Skyhawk; durante el año 1982 se han visto reforzadas con la incorporación de 5 Super Etendard (equipados con misiles antibuque Exocet), que en 1983 totalizarán 14 aviones.

Informes argentinos indican que los McDonnell Douglas A-4Q Skyhawk, los Dassault Super Etendard y los Aermacchi M.B.339 Pelican realizaron 100 salidas de combate durante el conflicto de las Malvinas, apuntándose el hundimiento de 4 buques y averiando a otros 4. Durante las acciones de ataque a unidades de superficie fueron derribados 2 A-4Q; un M.B. 339 fue alcanzado por el fuego antiaéreo terrestre.

Tres Lockheed L-188 Electra y tres Fokker F.28 Fellowship transportaron a las Malvinas durante el conflicto 571 toneladas de carga y 1 840 hombres.

Las tareas de guerra antisubmarina son cumplidas por 6 Grumman S-2E Tracker y 5 helicópteros Sikorsky H-3 Sea King, que operan desde el *25 de Mayo*. Los tres Lockheed P-2 Neptune con base en Comandante Espora tienen la misión de realizar patrullas marítimas a lo largo de la costa. Durante el conflicto, los Tracker y Neptune fueron esenciales para las tareas de detección e identificación de unidades enemigas.

Las tareas de apoyo son realizadas por algunos Beech Super King Air B200 y un transporte Hawker Siddeley HS-125 Dominie.

La Base Aeronaval de Punta Indio es utilizada preferentemente para tareas de escuela y entrenamiento; se equipa con 15 Beech T-34C Turbo-Mentor y Aermacchi M.B. 326 y 339.

Dassault Mirage III de la Fuerza Aérea Argentina. Durante el conflicto de las Malvinas, estos aviones combatieron contra la Task Force británica y se encargaron de la defensa del continente (foto Dassault).

El Ejército Argentino

El Comando de Aviación del Ejército posee un parque de más de 80 aeronaves, entre ellos más de 60 helicópteros. Se vieron envueltos en el conflicto de las Malvinas los 20 Bell UH-1, 12 Aérospatiale Puma y nueve Agusta A 109, así como dos Boeing Chinook. Los aviones de ala fija en servicio con el Ejército son tres transportes Aeritalia G222, cuatro Piper Navajo, ejemplares únicos de Cessna Citation, Beech King Air, Queen Air, Rockwell Sabreliner y aviones Merlin III y IV.

Unidades de vuelo de la Fuerza Aérea Argentina

Unidad	*Base*
I Brigada Aérea	El Palomar
1 Grupo de Transporte	
1 Escuadrón (Lockheed C-130/KC-130 Hercules)	
1 Escuadrón (Boeing 707-320B)	
1 Escuadrón (Fokker F.27/F.28)[LADE]	
1 Escuadrón (G II)	
II Brigada Aérea	Paraná
1 Grupo de Bombardeo (BAC Canberra Mk 62)	
1 Grupo Aerofotográfico (G II)	
III Brigada Aérea	Reconquista (Sta. Fe)
1 Grupo de Exploración y Ataque (IA-58 Pucará)	
IV Brigada Aérea	El Plumerillo
1 Grupo de Caza (McDonnell Douglas A-4C Skyhawk)	
1 Grupo de Instrucción Avanzada (Morane-Saulnier M.S.760 Paris)	
1 Escuadrilla de Búsqueda y Salvamento (Aérospatiale SA 315B Lama)	
V Brigada Aérea	Villa Reynolds
1 Grupo de Caza (McDonnell Douglas A-4B Skyhawk)	
VI Brigada Aérea	Tandil
1 Grupo de Caza (IAI Dagger)	
VII Brigada Aérea	Morón
1 Grupo de Exploración y Ataque (Hughes 500M/Bell UH-1H)	
VIII Brigada Aérea	Mariano Moreno
1 Grupo de Caza (Dassault Mirage IIIEA)	
IX Brigada Aérea	Comodoro Rivadavia
1 Grupo de Transporte (de Havilland Twin Otter)	
Escuela de Aviación Militar	Córdoba
1 Grupo de Instrucción Avanzada (Morane-Saulnier M.S.760 Paris)	

Unidades de vuelo del Comando de Aviación Naval Argentina

Unidad	*Base*
2.ª Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque (Dassault-Breguet Super Etendard)	Comandante Espora
3.ª Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque (McDonnell Douglas A-4Q Skyhawk)	Comandante Espora
Escuadrilla Aeronaval Antisubmarina (Grumman S-2E Tracker)	Comandante Espora
Escuadrilla Aeronaval de Exploración (Lockheed SP-2H Neptune)	Comandante Espora
1.ª Escuadrilla Aeronaval de Ataque (Aermacchi M.B.326/339)	Punta Indio
1.ª Escuadrilla Aeronaval de Sostén Logístico Móvil (Lockheed L-188 Electra)	Ezeiza
2.ª Escuadrilla Aeronaval de Sostén Logístico Móvil (Fokker F.28 Fellowship/HS-125)	Ezeiza
Escuela de Aviación Naval (Beech T-34C Turbo-Mentor)	Punta Indio
1.ª Escuadrilla Aeronaval de Helicópteros (Aérospatiale Alouette/Westland Lynx)	Comandante Espora
2.ª Escuadrilla Aeronaval de Helicópteros (Sikorsky S-61D Sea King)	Comandante Espora

Australia (1)

Uno de los diez Aermacchi M.B.362H construidos por CAC para la Marina australiana y empleados por la unidad VC-724 desde la base de Nowra en entrenamiento de conversión.

Real Marina de Australia

Tras rechazar la adquisición del portaeronaves británico HMS *Invincible*, la Real Marina de Australia (Royal Australian Navy o RAN) se enfrenta al dilema de la obtención de un sustituto para su portaviones HMAS *Melbourne*, dado ya de baja. Sin embargo, en marzo de 1983 el actual gobierno laborista australiano se pronunció en contra de la consecución de un sustituto. Si el gobierno cambiase de opinión, es posible que la elección recayese en un pequeño y barato *Harrier carrier* (algo así como «Transportaharrier») capaz de utilizar los nuevos McDonnell Douglas/BAe AV-8B y los helicópteros antisubmarinos Sea King, de los que la RAN posee diez ejemplares. Una decisión de este tipo supondría la retirada definitiva de los ocho últimos McDonnell Douglas A-4G Skyhawk, antiguos integrantes del grupo aéreo del *Melbourne*. Ex componentes de la unidad embarcada son también los 18 Grumman S-2 Tracker que en la actualidad están basados en tierra firme y, además de su tarea primaria antisubmarina, llevan a cabo patrullas de vigilancia costera.

Los efectivos del Arma Aérea de la Flota australiana tienen su base principal en Nowra. Además de las dos unidades equipadas con aviones de ala fija Skyhawk y Tracker, existe un escuadrón de comunicaciones y salvamento dotado con cinco helicópteros Bell UH-1B, que está previsto sustituir por seis (más otros seis encargados en diciembre de 1983) AS 350 Ecureuil, tres Bell 206 y diez aparatos antisubmarinos Westland Wessex HAS.Mk 31. Para el entrenamiento en misiones de caza y ataque al suelo, la RAN cuenta con ocho M.B.326; además, dos HS.748 han sido convertidos para tareas ECM y encuadrados en el VC-851.

Cuerpo de Aviación del Ejército de Australia

Constituido en 1968, el CAEA actúa en apoyo de las fuerzas de tierra y lleva a cabo misiones de enlace, transporte ligero y comunicaciones mediante cierto número de aviones de ala fija y rotatoria. En Oakey, Queensland, se halla el Centro de Aviación, que agrupa la Escuela de Aviación del Ejército, el 1.er Regimiento de Aviación y el 5.º Batallón de Mantenimiento.

El 1.er Regimiento de Aviación está constituido por el 173.º Squadron de Apoyo General, equipado con algunos Pilatus Turbo-Porter y seis transportes bimotores GAF Mission Master. En Oakey, el 171.º Squadron de Mando y Enlace utiliza los restantes Turbo-Porter (hasta un total de 16), cinco Mission Master y algunos Bell Modelo 206. Han sido encargados otros dos Mission Master, con lo que el número total de estos aparatos ascenderá a 13.

Unidades de vuelo de la RAN

McDonnell Douglas A-4G/TA-4G Skyhawk

Unidad	*Base*
VC-724	Nowra

Aermacchi M.B.326H

Unidad	*Base*
VC-724	Nowra

Grumman S-2E/G Tracker

Unidad	*Base*
VC-851	Nowra

British Aerospace HS.748

Unidad	*Base*
VC-851	Nowra

Westland Mk 50/50A Sea King

Unidad	*Base*
HS-817	Nowra

Bell UH-1B/206B

Unidad	*Base*
HC-723	Nowra

Westland Mk 31B Wessex

Unidad	*Base*
HC-723	Nowra

Australia (2)

Con la llegada de los doce primeros Lockheed C-130A Hercules el 13 de diciembre de 1958, la RAAF adquirió parte de su potencial de transporte de largo alcance actual. En el presente la RAAF utiliza 24 ejemplares de las versiones C-130E y C-130H.

La RAAF

El valor estratégico de Australia se fundamenta en su situación geográfica y en la eficacia de sus Fuerzas Armadas. Junto con Nueva Zelanda, Australia quiere ser uno de los puntales de la estabilidad en su zona de influencia, que desde hace cuatro décadas se ve sometida periódicamente a espasmos bélicos. Para sostener su preponderancia geoestratégica y defender su espacio aéreo, Australia cuenta con la Royal Australian Air Force (RAAF), un servicio que encuadra 22 000 hombres y 300 aviones.

El elemento estratégico de las Reales Fuerzas Aéreas de Australia está constituido por dos escuadrones equipados con General Dynamics F-111C, que son utilizados tanto en misiones de bombardeo a baja cota como de reconocimiento. La RAAF se decidió por el F-111 tras desechar la opción británica, el aparato de interdicción TSR.2. Sin embargo, el avión estadounidense ha supuesto un notable incremento en los costos y problemas de distinta índole hasta su puesta en activo en 1974. Pero desde entonces, el voluminoso birreactor de geometría variable se ha convertido en un apreciable sistema de armas que continuará en servicio durante algunos años más.

Como complemento a estas unidades de bombardeo existe la Fuerza de Caza Táctica, cuyos 84 cazabombarderos Dassault Mirage III equipan tres escuadrones, de los que dos están basados en Butterworth. Construido bajo licencia en Australia por Government Aircraft Factories y Commonwealth Aircraft Corporation, el Mirage III sirve en la RAAF desde mediados de los sesenta, en que empezó a remplazar a los Sabre construidos por CAC. Los Mirage están armados con dos cañones DEFA de 30 mm y con misiles Sidewinder y Matra R530. En la actualidad, estos aparatos se hallan en fase de puesta al día, en cuyo curso serán adaptados para el uso de misiles aire-aire Magic de nueva generación y de misiles de guía por láser.

Para sustituir a los Mirage, la RAAF se ha decidido por el bimotor McDonnell Douglas F-18 Hornet. Se han encargado 75 aparatos, cuyas entregas, a cargo de GAF, comenzarán en 1985; los motores serán construidos por la compañía Commonwealth Aircraft.

El reconocimiento marítimo es una de las principales tareas de la RAAF, ya que el país, por así decirlo, es una isla de grandes dimensiones. De él se encargan dos escuadrones equipados con P-3 Orion. Estas unidades, con base en Edinburgo, llegan a operar en zonas tan remotas como sobre Malaysia y actúan en coordinación con las unidades neozelandesas dotadas con el mismo modelo de avión. En la actualidad se hallan bajo pedido los nuevos P-3C para unirse a los 10 ya existentes y sustituir a los P-3B.

Dos docenas de Lockheed Hercules y 23 de Havilland Canada Caribou constituyen el elemento de transporte, tanto táctico como estratégico; el escuadrón VIP de Fairbairn cuenta con una mescolanza de modelos bimotores (dos BAC One-Eleven, tres Dassault Mystère 20 y dos BAe HS.748) y con dos Boeing 707 adquiridos hace años a Qantas, a los que se unirán otros dos ejemplares; estos cuatro aparatos de largo alcance acabarán por ser convertidos en cisternas.

La fuerza de helicópteros Bell UH-1 totaliza 50 ejemplares, de los que la mayoría son utilizados en apoyo del Ejército, a los que se unirán doce Aérospatiale AS350 Écureuil encargados para entrenamiento de tripulaciones y para sustituir a la docena de UH-1B empleados actualmente. El transporte pesado recae en doce Boeing Vertol CH-47C Chinook.

Las Reales Fuerzas Aéreas de Australia adiestran a sus pilotos en dos centros, la 1.ª Escuela de Entrenamiento de Vuelo, en Punta Cook, y la 2.ª FTS de Pearce, equipadas con 50 Aerospace CT/4 Airtrainer y 50 Aermacchi M.B.326, construidos bajo licencia por CAC. Estos dos modelos integran también el parque de la Escuela Central de Vuelo, radicada en East Sale. Para sustituir a los Airtrainer y modernizar el curso básico, un consorcio de compañías del país está desarrollando un nuevo diseño turbohélice conocido como A.10. Se han construido tres prototipos y se espera que la RAAF curse un pedido por 70 ejemplares, que entrarán en servicio en 1987-88.

Unidades de las Reales Fuerzas Aéreas de Australia

Unidades de combate

General Dynamics F-111C

Unidad	*Base*
1,6 Sqns	Amberley

Dassault-Breguet Mirage IIIO/DO

Unidad	*Base*
77 Sqn, 2.ª OCU	Williamtown
3,75 Sqns	Butterworth, Malaysia

Lockheed P-3C/B Orion

Unidad	*Base*
10,11 Sqns	Edinburgo

Transporte y entrenamiento

Lockheed C-130E/H Hercules

Unidad	*Base*
36,37 Sqns	Richmond

de Havilland Canada Caribou

Unidad	*Base*
38 Sqn	Richmond
35 Sqn	Townsville

British Aerospace One-Eleven

Unidad	*Base*
34Sqn	Fairbairn

British Aerospace HS. 748

Unidad	*Base*
34 Sqn	Fairbairn

Dassault-Breguet Mystère 20

Unidad	*Base*
34 Sqn	Fairbain

Boeing Modelo 707-320C

Unidad	*Base*
34Sqn	Fairbairn

Bell UH-1B/H Iroquois

Unidad	*Base*
5 Sqn	Fairbairn
9 Sqn	Amberley
35 Sqn	Townsville

Boeing Vertol CH-47C Chinook

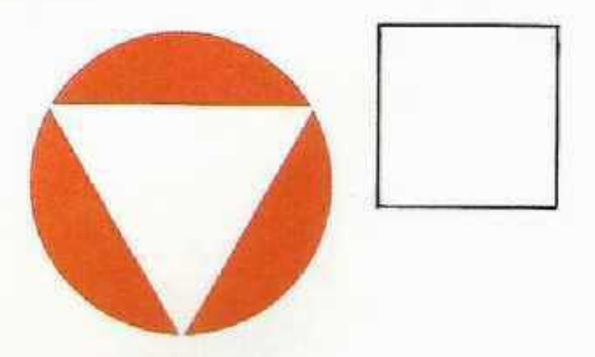
Unidad	*Base*
12 Sqn	Amberley

Aerospace CT/4 Airtrainer

Unidad	*Base*
1.ª FTS	Punta Cook
Escuela Central de Vuelo	East Sale

Aermacchi M.B.326H

Unidad	*Base*
2.ª FTS	Pearce
Escuela Central de Vuelo	East Sale



Austria

Uno de los proyectos más demorados de la historia de la aviación es el programa de remplazo de cazas para las Fuerzas Aéreas de Austria (Oesterreichische Luftstreitkräfte). La decisión de encargar un nuevo caza para que sustituyese a los Saab 105 de las Alas de Vigilancia y Cazabombardeo se tomó a principios de los años setenta y se solicitaron ofertas a varias empresas constructoras. Austria ha destinado alrededor de los 10 600 millones de pesetas para un posible pedido de 24 aviones, que es la cantidad mínima necesaria para mantener patrullado durante las 24 horas el espacio aéreo del país en tiempos de tensión internacional. Concurren a ese pedido la compañía sueca Saab con 24 J35 Draken ex suecos, la francesa Dassault-Breguet con 24 Mirage 50 o Mirage III de segunda mano, y la norteamericana Northrop con F-53 y entrenadores F-5F. Las compensaciones industriales son parte importante de la decisión, ya que cada compañía ofrece un lote de beneficio adicionales al país además de los aviones en sí (como sucede, para entendernos, con el programa FACA español).

Los helicópteros son el componente más importante de las Fuerzas Aéreas de Austria. Este Agusta-Bell AB.206A sirve como entrenador en Tulin-Langenlebarn (foto Peter Foster).

Austria es un país neutral situado entre el Este y el Oeste y, en virtud de un tratado firmado en 1955, tiene limitado el número de aviones de combate que puede utilizar y no puede adquirir misiles guiados, artillería de largo alcance ni armas nucleares. La fuerza aérea es parte integral del ejército y dispone de unos 150 aviones. De éstos sólo un modelo es un reactor puro, el Saab 150Oe, del que se adquirieron y recibieron 40 unidades entre 1967 y 1969. Éstas equipan el Ala de Vigilancia de Graz, el Ala de Cazabombardeo de Horsching y la Escuela de Entrenamiento de Pilotos de Zeltweg. Complementando estos cazas en su labor de patrulla fronteriza existe un anillo defensivo de cañones antiaéreos Oerlikon de 20 a 35 mm guiados por radar y servidos por el ejército.

La naturaleza montañosa del país dicta la relativamente amplia utilización de helicópteros; de las cinco alas en que está dividida la fuerza aérea, tres están equipados con este tipo de máquina. El modelo más viejo de los que hay en servicio es el fiable Aérospatiale Alouette III; de los 22 ejemplares disponibles, la mitad están dedicados a misiones de búsqueda y salvamento. Complementándoles se cuenta con doce Agusta-Bell 206A, con otros tantos Bell OH-58B utilizados como puestos aéreos de observación. Para las misiones de transporte de tropas y utilitario, la fuerza aérea dispone de 25 AB.212 recibidos en 1979-80.

Austria utiliza el modelo sueco Saab 105, con el nombre de J105Oe, en misiones de combate, vigilancia, entrenamiento y vuelo acrobático (foto Bob A. Munro).

Otro material de ala fija consta de dos transportes de carga Short Skyvan 3M, utilizados también en misiones SAR y de vigilancia, once de doce transportes STOL Pilatus PC-6 Turbo-Porter recibidos en 1976 y un puñado de aviones de enlace Cessna O-1E Bird Dog. El entrenamiento de pilotos de Zeltweg tiene lugar con seis Pilatus PC-7 Turbo-Trainer entregados en 1984 y destinados a sustituir a los 18 Saab Safir utilizados como aviones de escuela desde hace bastantes años.

Unidades de vuelo de las Fuerzas Aéreas de Austria

Unidades de combate

Saab 105Oe

Unidad	*Base*
Ala de Vigilancia	Graz
Ala de Cazabombardeo	Horsching

Transporte y escuela

Saab 105Oe

Unidad	*Base*
Escuela de Entren. de Pilotos	Zeltweg

Aérospatiale Alouette III

Unidad	*Base*
Ala de Helicópteros 2	Aigen
Ala de Helicópteros 3	Horsching

Agusta-Bell AB.212

Unidad	*Base*
Ala de Helicópteros 1	Tulln
Ala de Helicópteros 3	Horsching

Agusta-Bell AB.206A/Bell OH-58B

Unidad	*Base*
Ala de Helicópteros 1	Tulln

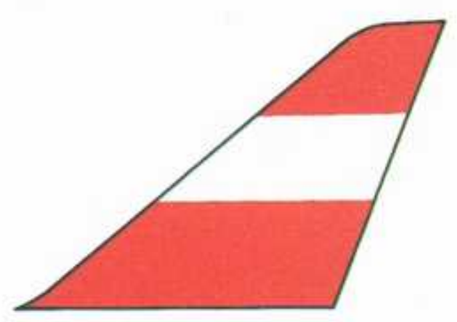
Shorts Skyvan 3M/Pilatus PC-6

Unidad	*Base*
Esc. Transporte	Tulln

Pilatus PC-7 Turbo-Trainer/Saab Safir

Unidad	*Base*
Escuela de Entren. de Pilotos	Zeltweg

Austrian Airlines



AUA y Österreichische Luftverkehrs AG son nombres alternativos de Austrian Airlines, fundada el 30 de setiembre de 1957. La compañía se creó por fusión de dos aerolíneas anteriores, Air Austria y Austrian Airways, ninguna de las cuales había iniciado todavía sus operaciones. Austrian Airlines adoptó el mismo nombre de una predecesora de la preguerra, absorbida el 1.° de enero de 1939 por Lufthansa.

El 23 de febrero de 1960 la compañía recibió su primer pedido, un Vickers Viscount (registrado como OE-LAF); hasta ese momento, operaba con cuatro Viscount 779 alquilados a la Fred Olsen Air Transport. El primer servicio se realizó entre Viena y Londres, vía Zurich, el 31 de marzo de 1958. Para cubrir la rápida expansión de su red de vuelos, Austrian Airlines adquirió, el 29 de octubre de 1962, varios Sud-Aviation Caravelle VIR, el primero de los cuales (registrado como OE-LCA y bautizado *Wien*) fue entregado el 18 de febrero de 1963.

El 30 de abril de 1966, AUA recibió el primero de sus dos Hawker Siddeley HS 748 con destino a sus vuelos nacionales, así como para vuelos a países vecinos. Estos aviones operaron hasta que el último se vendió el 6 de setiembre de 1970.

El 1.° de abril de 1969 la compañía alquiló un Boeing 707-329 a Sabena. Fue registrado como OE-LBA, y empleado en la ruta de Nueva York hasta el año 1971, en que fue devuelto a la compañía propietaria. El 10 de junio de 1971, se recibió el primer Douglas DC-9-32, registrado como OE-LDA, y las subsiguientes entregas permitieron que la flota de Caravelle pudiera ser progresivamente retirada del servicio. El último vuelo con un Caravelle tuvo lugar el 26 de julio de 1972.

Austrian Airlines alquiló, el 24 de setiembre de 1973, un Douglas DC-8-73CF, registrado como OE-IBO. Este avión fue empleado para vuelos con carga entre Viena y Hong Kong; el primer servicio se efectuó el 29 de setiembre de 1973, y el avión cubrió esta ruta hasta el 5 de diciembre de 1974 en que fue devuelto a Overseas National Airways.

El 25 de agosto de 1975 la compañía recibió su primer Douglas DC-9-51, que entró a prestar servicio a principios del siguiente mes. Actualmente está a punto de entrega el último ejemplar solicitado de una serie de Douglas DC-9-81, el primero de los cuales llegó a Viena el 3 de octubre de 1980 y fue registrado como OE-LDR. Estos dos nuevos modelos de avión sustituirán progresivamente a los Douglas DC-9-32, vendidos a la Texas International.

La empresa subsidiaria Austrian Airtransport se constituyó en 1964, para desarrollar servicios charter y touring, empleando aviones cedidos por la compañía madre. Otra subsidiaria es la Austrian Air Services, que opera en servicios locales mediante aviones Swearingen SA 226 Metro, el primero de los cuales fue entregado en Viena el 25 de enero de 1980.

Los servicios de transporte de pasajeros y carga de AUA enlazan Viena, Graz, Linz, Klagenfurt y Salzburgo con 38 ciudades y 28 países de la Europa oriental y occidental y del Oriente Medio.

Austrian Airlines recibirá en 1986-87 dos ejemplares Airbus Industrie A310-220, que empleará en sus rutas europeas de gran densidad.

La serie 30 introdujo un «alargamiento» importante en la familia de los McDonnell Douglas DC-9, con un fuselaje 4,60 m más largo que el de la Serie 10. Austrian Airlines posee una flota de 21 DC-9 (foto Austrian Airlines).

Flota actual de Austrian Airlines

Cessna 310R

No. Reg.	*No. Constr.*
OE-FCK	310R-1837
OE-FCM	310R-1839

(para entrenamiento de tripulaciones)

McDonnell Douglas DC-9-32

No. Reg.	*No. Constr.*	*Nombre*
OE-LDD*	47539	Steiermark
OE-LDE*	47531	Oberösterreich
OE-LDF	47458	Salzburg
OE-LDG	47484	Tirol
OE-LDH	47555	Vorarlberg
OE-LDI	47559	Bregenz

*vendidos a Texas International en 1982

McDonnell Douglas DC-9-51

No. Reg.	*No. Constr.*	*Nombre*
OE-LDK	47651	Graz
OE-LDL	47652	Linz
OE-LDM	47726	Klagenfurt
OE-LDN	47735	Innsbruck
OE-LDO	47756	Eisenstadt

McDonnell Douglas DC-9-81

No. Reg.	*No. Constr.*	*Nombre*
OE-LDP	48015	Wien
OE-LDR	48016	Niederösterreich
OE-LDS	48017	Burgenland
OE-LDT	48018	Karnten
OE-LDU	48019	Steiermark

Bajo pedido

OE-LDV	48020	Oberösterreich
OE-LDW	48059	Salzburg
OE-LDX	48021	Tirol
OE-LDY	48022	Vorarlberg
OE-LDZ	desconocido	

Airbus Industrie A310-220

Bajo pedido dos aviones a entregar en 1986-87

Aviaco

En la actualidad Aviaco es, por la magnitud de sus operaciones, la segunda compañía aérea española, superada por Iberia y precediendo a Spantax; se dedica simultáneamente a la explotación de líneas regulares y a vuelos charter, tanto en las redes nacionales como en el exterior.

Gran parte del capital de Aviaco pertenece a otras entidades; Iberia ostenta el 16,28 % de las acciones, mientras que el INI (Instituto Nacional de Industria) posee un 67 %. Por su parte, Aviaco detenta una parte importante del paquete accionario de la compañía Air Maroc.

Aviaco nació en Bilbao en 1948, teniendo como objetivo principal atender servicios de carga, puesto que Iberia se ceñía por entonces al tráfico regular de pasajeros. Aviación y Comercio, S.A. (de cuya contracción surgió el nombre Aviaco) utilizó en sus comienzos aviones Bristol 170, tanto para el transporte de mercancías como para el de pasajeros, o bien en configuración mixta. La expansión del comercio entre España y Europa hizo que los aparatos de la compañía llegasen a diversos puntos de la geografía europea; en 1949, Aviaco comenzó a enlazar con sus vuelos distintas ciudades peninsulares con la Guinea Española y las Canarias. A finales de 1951, la empresa fue admitida en calidad de miembro de la IATA.

En 1954, momento en que la empresa operaba una flota compuesta de Bristol 170 y Bloch M.B.161 Languedoc, el INI adquirió un importante lote de las acciones del capital social de la empresa. A mediados de 1957, Aviaco empezó a utilizar de Havilland DH 114 Heron, y en 1959 incorporó un trío de Convair 440 Metropolitan, que reemplazó parcialmente a los Languedoc. Cuando los Languedoc fueron retirados definitivamente, a finales de los años sesenta, se había producido la unificación de tripulaciones y personal técnico con Iberia.

Los Metropolitan fueron explotados conjuntamente por Aviaco e Iberia, y del mismo modo la empresa nacional arrendó a Aviaco una serie de DC-3, Super Constellation y DC-4. Para enlazar diversos puntos de interés turístico, entraron en servicio los ATL-98 Carvair, que ofrecían la interesante posibilidad de transportar de manera conjunta automóviles y pasajeros.

Para la sustitución de los Metropolitan, Aviaco alquiló cinco Fokker F-27 de Spantax y uno de Danish Aero Leasing, a los que se unieron los Caravelle y DC-8 arrendados a Iberia. En 1974 se adquirieron ocho DC-9-32.

Si en su día la compañía constituyó un elemento importante para la expansión del tráfico aéreo en España, estableciendo nexos con ciudades poco favorecidas en ese terreno, tales como Córdoba o Badajoz, en la actualidad continúa el interés para que Aviaco cubra incluso redes de tercer nivel. Así, a mediados de agosto de 1982, la compañía empezó a atender la ruta Barcelona-Seo de Urgel con los Fokker F-27.

La compañía, que en estos momentos tiene su sede social en Madrid, desempeña un papel relevante en la explotación del tráfico a demanda; sus principales clientes son Gran Bretaña, los países escandinavos y Alemania, y realiza también servicios a Argelia, Estados Unidos, Marruecos, Suiza y la URSS, entre otros países.

Pese a los vientos de crisis que soplan actualmente en España en el sector del transporte aéreo, Aviaco, que ocupa una posición intermedia entre los servicios regulares de Iberia y los vuelos charter de Spantax, sin excluir de sus actividades el transporte de mercancías, parece contar con un futuro esperanzador, tanto en las redes interiores como en las internacionales.

Uno de los principales componentes de la flota actual de Aviaco son los miembros de la familia McDonnell Douglas DC-9, que en sus diversas variantes realizan gran parte de los vuelos interiores de la compañía (foto Archivo J. A. Guerrero).

Flota actual de Aviaco

Fokker F-27.600

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
EC-BMF	10116	Río Ebro
EC-BMS	10332	Río Tajo
EC-BMT	10343	Río Guadalajara
EC-BMU	10347	Río Duero
EC-BOA	10348	Río Miño
EC-BOB	10352	Río Segura
EC-DBM	10421	
EC-DBN	10429	

McDonnell Douglas DC-8-52

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
EC-ARA	45617	Velázquez
EC-ARB	45618	El Greco
EC-ARC	45619	Goya
EC-ASN	45659	Murillo
EC-ATP	45658	Sorolla
EC-AUM	45657	Zurbarán

McDonnell Douglas DC-8-54CF

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
EC-CQM	45668	Ribera

McDonnell Douglas DC-8-55CF

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
EC-DBE	45824	
EC-DEM	45856	
EC-BMV	45965	Pedro Berruguete

McDonnell Douglas DC-9-32

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
EC-CGN	47637	Martín Alonso Pinzón
EC-CGO	47640	Pedro Alonso Niño
EC-CGP	47642	Juan Sebastián Elcano
EC-CGQ	47643	Alonso de Ojeda
EC-CGR	47644	Francisco de Orellana
*EC-CGS	47645	Vasco Núñez de Balboa
EC-CLD	47675	Hernando de Soto
EC-CLE	47678	Juan Ponce de León
EC-BIP	47091	Santiago de Compostela
EC-BIQ	47092	Ciudad de Málaga
EC-BYH	47556	Castillo de Butrón
EC-BIK	47080	Castillo de Guanapay

McDonnell Douglas DC-9-34CF

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
EC-CTR	47702	Hernán Cortés
EC-CTS	47704	Francisco Pizarro
EC-CTT	47706	Pedro de Valdivia
EC-CTU	47707	Pedro de Alvarado

McDonnell Douglas DC-9-34

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
EC-DGF	48103	Castillo de Javier
EC-DGC	48104	Castillo de Monterreal
EC-DGD	48105	Castillo de Arcos
EC-DGE	48106	Castillo de Bellver

*Accidentado en Madrid el 7-12-1983.

Flota suministrada por el departamento de planificación de Aviaco, vía Equipo GEARCO.

Bangladesh Biman

Blangladesh Biman se constituyó el 4 de enero de 1972 como aerolínea de bandera del nuevo estado de Bangladesh, anteriormente conocido como Paquistán Oriental. Exactamente un mes después comenzaron los servicios, utilizando un Douglas DC-3 en rutas de Dacca a Chittagong, Sylhet y Jessore. El DC-3 fue remplazado por dos Fokker F.27 Mk 200, de los que el primero (S2-ABF) se recibió el 3 de marzo de 1972, seguido por el segundo cuatro días después. En setiembre de 1972 se sumaron dos F.27 Mk 600 a la flota: uno de ellos, el S2-ABJ, fue donado por el gobierno de los Países Bajos y bautizado *City of Amsterdam*. Durante un breve período en 1972, la aerolínea utilizó Douglas DC-6 alquilados. El primer servicio internacional de Bangladesh Biman tuvo lugar el 28 de abril de 1972, entre Dacca y Calcuta, utilizando un F.27 Mk 200.

El 1 de enero de 1973 se inauguró un servicio semanal de Dacca a Londres-Heathrow con un Boeing 707-321 alquilado de Donaldson International, y el 30 de diciembre de 1973 la compañía recibió su primer Boeing 707-351 (S2-ABN). Durante los ocho años siguientes se adquirieron más Boeing 707 y F.27, y la red se expandió hasta cubrir numerosos puntos en Extremo Oriente. Para complementar a los F.27 en los servicios interiores y regionales se encargaron dos Fokker F.28 Fellowship, el primero de los cuales (S2-ACH) se recibió el 26 de setiembre de 1981, seguido por el segundo en noviembre. En agosto de 1983 se recibió un par de McDonnell Douglas DC-10-30, matriculados S2-ACO y S2-ACP. Su primer vuelo, de Dacca a Londres, tuvo lugar el 22 de octubre de 1983.

Actualmente, Bangladesh Biman lleva a cabo servicios interiores a seis puntos, además de vuelos internacionales a numerosas ciudades de Asia y a europeas.

El primer Boeing 707-351C de la compañía muestra su actual esquema de decoración (foto Aviation Letter Photo Service vía John Roach).

Flota actual de Bangladesh Biman

Boeing 707-321C

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
S2-ACK	20018	City of Kuwait

Boeing 707-351C

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
S2-ABN	19168	City of Shah Jalal
S2-ACA	19434	Khan Jahan Ali
S2-ACE	19776	City of Tokyo
S2-ACF	18291	City of Hazrat-Shah Balkhi

(en venta)

Fokker F.27 Friendship Mk 600

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
S2-ABH	10438	City of Dacca
S2-ABJ	10453	City of Amsterdam
S2-ABO	10477	
S2-ABP	10442	

Fokker F.28 Fellowship Mk 4000

N.º Reg.	*N.º Constr.*
S2-ACH	11172
S2-ACJ	11180

McDonnell Douglas DC-10-30

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
S2-ACO	46993	City of Hazrat-Shah Makhdoom (R.A.)
S2-ACP	46995	City of Dhaka
S2-ACQ	47817	City of Hazrat-Shah Jalal (R.A.)

Flota suministrada por Editions JP

Air Lanka

Air Lanka se constituyó el 10 de enero de 1979 mediante la absorción de Air Ceylon, que dejó de operar el 31 de marzo de 1978. Los primeros servicios de la aerolínea se efectuaron con aviones Boeing 707-312 alquilados de Singapore Airlines y matriculados 4R-ALA y 4R-ALB. El primero llegó a Colombo el 15 de agosto de 1979, seguido por el segundo el 25 de setiembre. Los servicios regionales comenzaron en noviembre de 1979 con un Boeing 737-2L9 matriculado 4R-ALC. Los Boeing 707 fueron remplazados en las líneas internacionales por el Lockheed L-1011 TriStar: el primero (4R-ULE) se alquiló de Air Canada en octubre de 1980 y llevó a cabo su primer servicio, de Colombo a París-Orly, el 2 de noviembre de 1980. En las rutas de alta densidad se emplea un Boeing 747-238B (4R-ULF); este avión está alquilado de Qantas.

Actualmente, Air Lanka sirve 16 puntos en Asia y vuela también a los destinos europeos de Amsterdam, Frankfurt, Londres, París, Viena y Zürich.

Flota actual de Air Lanka

Boeing 737-275

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
EI-BJE	19742	en alquiler

Boeing 737-2L9

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
4R-ALC	21278	en alquiler

Boeing 747-238B

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
4R-ULF	20009	King Vijaya

Lockheed L-1011 TriStar 1

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
4R-ULE	1062	City of Ratnapura

Lockheed L-1011 TriStar 100

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
4R-ULC	1053	City of Anuradhapu
4R-ULD	1061	City of Galle

Lockheed L-1011 TriStar 500

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
4R-ULA	1235	City of Colombo
4R-ULB	1236	City of Jayewardenepura

Flota suministrada por Editions JP

Air Lanka utiliza un único Boeing 747 en sus rutas internacionales de largo alcance (foto H. Oenicer vía Aerogem).

Bélgica

La Force Aérienne Belge (Fuerzas Aéreas de Bélgica) se enfrenta a las mismas dificultades económicas que afectan a otras fuerzas aéreas de la OTAN. Los altos costes, a los que se une la compra de nuevos equipos, en especial los F-16 Fighting Falcon de la General Dynamics, han llevado a la FAB a reducir el número de horas de vuelo y a realizar esfuerzos para limitar los costes en detrimento del servicio. Sin embargo, Bélgica mantiene su compromiso con la OTAN, organización que mantiene su cuartel general en el país, en las cercanías de Bruselas, y de la que fue uno de los primeros signatarios.

En 1975, Bélgica (junto con Dinamarca, Holanda y Noruega) eligió el F-16 para su próxima generación de aviones de combate polivalentes en sustitución del F-104G Starfighter de Lockheed. Los pedidos han ascendido hasta la fecha a 116 aviones, necesarios para formar cuatro escuadrones, además de los repuestos correspondientes. Es posible que pidan otros 44 F-16 adicionales para sustituir a unos 75 cazabombarderos Dassault Mirage 5 que continúan en servicio. Las pérdidas de Mirage por accidente han sido relativamente elevadas, casi una cuarta parte del total de 106 aviones iniciales, como resultado, principalmente, de la baja cota de sus vuelos, indicativa del intenso entrenamiento exigido por la OTAN en misiones de ataque «por debajo del radar». Sin embargo no se espera que la retirada definitiva de los Mirage se produzca antes de 1986. Por lo demás, algunos Starfighter fuera de servicio han sido transferidos a Turquía.

Doce Lockheed Hercules del 20.° Escuadrón que operan desde Melsbroek realizan las principales tareas de transporte de las fuerzas armadas belgas. Vuelan tanto a alta como a baja cota en misiones de tipo táctico para el ejército belga y suministran apoyo logístico a las Fuerzas Aéreas. En esta misma base se encuentra la otra unidad de transporte, el 11.° Escuadrón, equipado con cuatro diferentes modelos (dos Boeing 727, tres BAe HS.748, cinco Swearingen Merlin III y dos Dassault-Breguet Falcon 20) tanto para funciones de comunicaciones en general como VIP.

El entrenamiento de vuelo se realiza mediante los sistemas occidentales convencionales; así los estudiantes se inician con el SIAI-Marchetti SF.260 de construcción italiana (32 en uso) en Goetsenhoven, sede de la principal escuela de entrenamiento de las fuerzas aéreas. Este curso básico dura 150 horas, a las que siguen otras 155 horas de vuelo avanzado sobre Dassault-Breguet/Dornier Alpha Jet, del que se encuentran en servicio 32 ejemplares. En los escuadrones se llevan a cabo los vuelos de conversión operacional.

La principal base SAR desde la que operan los cinco helicópteros Westland Sea King del 40.° Escuadrón es el aeródromo costero de Coxyde; esta unidad también tiene a su cargo los tres Aérospatiale Alouette III de la marina belga.

El Ejército belga

La componente aérea del Ejército belga (Force Terrestre Belge) opera con dos modelos principales, el Britten-Norman Defender, del que hay en activo 12 ejemplares, y el helicóptero Alouette II, con 66 ejemplares en funciones AOP. En Brasschaat se encuentra la Escuela de Aviación Ligera, que emplea para entrenamiento ambos tipos de avión, mientras que en Alemania se hallan asignados tres escuadrones en funciones de control aéreo avanzado, de enlace y de apoyo terrestre. La marina está estudiando actualmente la sustitución del Alouette II, y para ello considera la posible compra del Westland Lynx, que se entregaría en 1985.

Unidades de vuelo de las Fuerzas Aéreas de Bélgica

General Dynamics F-16A/B Fighting Falcon

Unidad	*Base*
1.ª Ala (349.° y 350.° Esc.)	Beauvechian
10.ª Ala (23.° y 31.° Esc.)	Kleine Brogel

Dassault-Breguet Mirage 5BA

Unidad	*Base*
2.ª Ala (2.° Esc.)	Florennes
3.ª Ala (1.er y 8.° Esc.)	Bierset

Dassault-Breguet Mirage 5 BR

Unidad	*Base*
2.ª Ala (42.° Esc.)	Florennes

Lockheed C-130H Hercules

Unidad	*Base*
15.ª Ala (20.° Esc.)	Melsbroek

Boeing 727QC/British Aerospace HS.748/Swearingen Merlin IIIA/Dassault-Breguet Falcon 20

Unidad	*Base*
15.ª Ala (21.° Esc.)	Melsbroek

SIAI-Marchetti SF.260MB

Unidad	*Base*
FTS	Goetsenhoven

Dassault-Breguet/Dornier Alpha Jet

Unidad	*Base*
7.°, 9.° y 11.° Esc.	St Truiden

Westland Sea King Mk 48

Unidad	*Base*
40.° Esc.	Coxyde

Unidades de vuelo del Ejército belga

Pilatus/Britten-Norman Defender

Unidad	*Base*
15.° y 16.° Esc.	Brasschaat, Butzweilerhof

Aérospatiale Alouette II

Unidad	*Base*
15.°, 16.°, 17.° y 18.° Esc.	Brasschaat, Butzweilerhof, Werl, Achen

Alineamiento de Dassault-Breguet/Dornier Alpha Jet (montados en SABCA) de las Fuerzas Aéreas de Bélgica. Este país posee 32 de esos aviones, que se utilizan para entrenamiento avanzado de vuelo (foto Dassault-Breguet).

Brasil

EMBRAER EMB-111 del 7.º Grupo de la Força Aérea Brasileira.

El mayor país del continente sudamericano, Brasil es casi tan grande como Estados Unidos y unas 16 veces mayor que España. La defensa del espacio aéreo de este territorio de 8,5 millones de kilómetros cuadrados está encomendada a la Força Aérea Brasileira (FAB), una de las armas aéreas más eficientes y mejor equipadas de Sudamérica. Pese a la existencia de una industria aeronáutica autóctona, que suministra una amplia serie de modelos civiles y militares (y de diseños estadounidenses e italianos bajo licencia), la FAB acude al mercado exterior para proveerse de modernos aviones de combate.

La FAB cuenta con cinco mandos especializados (defensa aérea, táctica, marítima, transporte y entrenamiento) y el territorio está dividido en seis mandos aéreos regionales conocidos como COMARS. Cada COMAR es responsable de los aviones, equipo y personal de su área y, en casos de emergencia, puede llegar a actuar independientemente.

Los Dassault Mirage III, como los que interceptaron al BAe Vulcan de la RAF que aterrizó en Brasil durante la crisis de las Malvinas, constituyen la fuerza de interceptación y unos 14 ejemplares forman parte de un sistema de defensa aérea computerizada (suministrado por Francia) conocido como DACTA I y II. Estos Mirage están complementados por 30 cazabombarderos Northrop F-5E, adquiridos a EE UU en la década de los setenta, y 50 reactores subsónicos de ataque al suelo EMBRAER AT-26 Xavante (M.B.326 construidos con licencia). El avión que remplazará al AT-26, el AM-X, está actualmente en fase de desarrollo a cargo de empresas brasileñas e italianas. La FAB ha encargado 144 ejemplares, y se prevé que las entregas comiencen en 1986.

El Mando de Transporte agrupa una serie de unidades equipadas con diez Lockheed Hercules, doce BAe HS.748, veinte de Havilland Canada Buffalo y la mayoría de los 106 EMBRAER Bandeirante con que cuentan las FAB. En Brasilia tiene su base una unidad VIP equipada con varios tipos de aparatos, desde pequeños helicópteros Bell Jet Ranger hasta birreactores Boeing 737.

La compañía brasileña EMBRAER produce el Bandeirante y el Xavante, y ha iniciado ya la construcción en serie del nuevo entrenador básico T-27 Tucano, del que la FAB ha pedido 168 unidades. Otro nuevo modelo pendiente de entrega es el entrenador primario Aerotec Uirapuru II, diseñado para sustituir al tipo anterior Uirapuru, cuya denominación en el seno de la FAB es T-23. EMBRAER fue fundada el 19 de agosto de 1969 y comenzó a operar el 2 de enero de 1970; el 85 % de su capital está en manos privadas. En la actualidad cuenta con una plantilla laboral de 4 100 personas y sus instalaciones ocupan una extensión de 116 000 m^2.

El Mando Marítimo comprende todos los aviones antisubmarinos de ala fija, a raíz de un decreto presidencial de 1965 que especificaba la asignación a la Marina brasileña de todos los helicópteros ASW. Los aparatos de ala fija, basados en tierra, incluyen nueve EMBRAER EMB-111, tres Hercules de búsqueda y salvamento, y 16 Grumman Tracker. Algunos Tracker operan desde el único portaviones del país, el *Minas Gerais* (el HMS *Vengeance* vendido por la Royal Navy británica en 1957).

La Força Aéronaval está exclusivamente equipada con helicópteros (como los Sea King), que operan a bordo del *Minas Gerais*. La principal estación aeronaval se halla en São Pedro da Aldeia, donde tiene su base la mayoría de los aparatos. Otros tipos de servicio son nueve Westland Lynx para operaciones desde seis destructores de la clase «Niterói», 18 Bell Jet Ranger de entrenamiento y enlace, nueve Westland Wasp y ocho Aérospatiale AS.350 Esquilo.

Unidades de vuelo de la FAB

Unidades de combate

Dassault-Breguet Mirage IIIEBR/DBR

Unidad	*Base*
1.º GpDa	Anapolis

Northrop F-5E/B

Unidad	*Base*
1.º, 2.º Esc (1.º GAvCa)	Santa Cruz

EMBRAER AT-26 Xavante

Unidad	*Base*
1.º, 2.º Esc (4.º GAvCa)	Fortaleza
1.º Esc (14.º GAvCa)	Canoas

EMBRAER EMB-111 "Bandinilha"

Unidad	*Base*
1.º, 2.º Esc (7.º GAvCa)	Salvador, Florianópolis

Grumman S-2A/E Tracker

Unidad	*Base*
1.º GAv Embarcada	Santa Cruz

Transporte y entrenamiento

Lockheed C-130E/Hercules

Unidad	*Base*
1.º Esc (1.º GT)	Galeão

Lockheed KC-130H Hercules

Unidad	*Base*
2.º Esc (1.º GT)	Campo dos Afonsos

Lockheed RC-130E Hercules

Unidad	*Base*
6.º GAv	Recife

British Aerospace HS.748

Unidad	*Base*
1.º Esc (2.º GT)	Galeão

de Havilland DHC-5 Buffalo

Unidad	*Base*
1.º Esc (1.º GTT), 1.º Esc (9.º GAv)	Campo dos Afonsos, Manaus

EMBRAER EMB-110 Bandeirante

Unidad	*Base*
1-6 ETA	Belém, Recife, Galeão, Cumbrica, Pôrto Alegre, Brasilia, respectivamente
2.º Esc (2.º GT), 1.º Esc (15.º GAv)	Galeão, Campo Grande
2.º Esc (10.º GAv), 2.º Esc (1.º GTE)	Campo Grande

EMBRAER EMB-121 Xingu

Unidad	*Base*
6.º Esc	Brasilia

EMBRAER EMB-810 Seneca

Unidad	*Base*
1.º, 2.º Esc (8.º GAv)	Manaus, Recife
5.º Esc (8.º GAv), 1.º Esc (13.º GAv)	Santa Maria, Santa Cruz
3-6 ETA	Galeão, Cumbrica, Pôrto Alegre, Brasilia, respectivamente

Boeing 737/BAC Viscount/BAe HS.125/ Bell 206

Unidad	*Base*
2.º Esc (1.º GTE)	Brasilia

Bell UH-1H

Unidad	*Base*
1.º, 2.º Esc (8.º GAv)	Manaus, Recife
3.º, 5.º Esc (8.º GAv)	Campo dos Afonsos, Santa Maria
1.º Esc (11.º GAv)	São Paulo

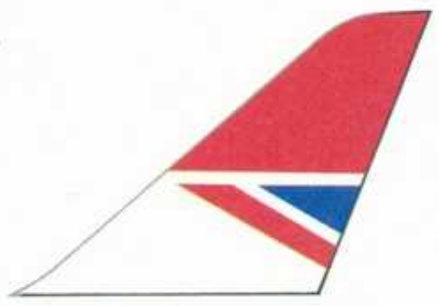
Neiva L-42 Regente

Unidad	*Base*
2.º, 5.º Esc (8.º GAv)	Recife, Santa Maria
1.º Esc (13.º GAv)	Santa Cruz

Abreviaturas

Esc	Esquadrão (escuadrón)
GAv	Grupo de Aviação (grupo aéreo)
GpDA	Grupo de Defesa Aérea
ELO	Esquadrão de Ligação (enlace) e Observação
ETA	Esquadrão de Transporte Aéreo
GTT	Grupo de Transporte de Tropas

British Airways (1)



Un HS3B Trident de la British Airways ascendiendo después del despegue. La compañía tiene 51 aviones Trident (foto British Aerospace).

El origen de la British Airways se remonta al 31 de marzo de 1924, cuando cuatro de las compañías pioneras de la aviación británica se unieron fundando la Imperial Airways, con objeto de desarrollar rutas aéreas hacia el Oriente Medio, India, Lejano Oriente, Australasia y África. La compañía también cubría rutas europeas, especialmente la de Londres a París.

En 1935 se creó la British Airways de la preguerra, por fusión de tres pequeñas compañías privadas, que concentraban sus servicios en Europa. El 24 de noviembre de 1939 se dictó una disposición del Parlamento que unía la Imperial Airways y la British Airways; así se creó la British Overseas Airways Corporation (BOAC). No obstante, los 82 aviones que componían la flota de ambas compañías no pasaron oficialmente a la nueva empresa hasta el 1º de abril de 1940.

En agosto de 1946 se creó una división en la BOAC, para establecer una red aérea para el Reino Unido y Europa, que recibió el nombre de British European Airways (BEA). En julio y agosto de 1950, la BEA realizó sus primeros vuelos experimentales con un nuevo avión de pasaje a turbohélice, el Vickers Viscount 630, que cubría las rutas Londres-París y Londres-Edimburgo. Unos años más tarde, en abril de 1953, la compañía inauguró el primer servicio mundial con un avión a turbohélice, al utilizar un Vickers Viscount 701 en la línea Londres-Nicosia. Entretanto, la BOAC había inaugurado el primer vuelo a reacción, en la ruta Londres-Johannesburgo, en mayo de 1952 con un de Havilland Comet I; y el 4 de octubre de 1958 realizó el primer vuelo a reacción a través del Atlántico, en la línea Londres - Nueva York, con un Comet 4, una versión mayor y mejorada del Comet I.

En marzo de 1964 la BEA introdujo el de Havilland Trident IC, el primer avión de línea en el mundo que podía aterrizar en condiciones cero-cero. A comienzos de 1962 se formó una compañía independiente para charter y turismo, subsidiaria de la BEA, que recibió al principio el nombre de BEA Airtours, y más tarde fue rebautizada como British Airtours. Esta compañía disponía de una flota de aviones Comet 4B, que luego amplió con la incorporación del Boeing 707-436, y en la actualidad con Boeing 737-236 y Lockheed L-1011 Tri-Star 200.

El 31 de octubre de 1970, la BEA absorbió a Cambrian Airways y BKS/Northeast Airlines, que integraron la división regional.

El 22 de abril de 1970 la BOAC recibió su primer Boeing 747-135, tipo que utilizó en las rutas del Atlántico Norte a partir de abril de 1971.

En 1971, una disposición sobre Aviación Civil estableció el Consejo Directivo de la British Airways (1º de setiembre de 1972), en el que se unían la BEA y la BOAC, aunque las dos compañías aún funcionaron de hecho independientemente hasta el 1º de abril de 1974.

El 21 de enero de 1976 tuvo lugar un acontecimiento trascendental en la historia de las líneas aéreas, al entrar en servicio el primer transporte supersónico del mundo occidental, el Concorde, en la línea Londres-Bahrain.

Entre los proyectos a corto plazo de la British Airways figura la introducción del Boeing 757 en sus rutas europeas.

Flota actual de la British Airways

BAe/Aérospatiale Concorde 102

No. Reg.	*No. Constr.*
G-BOAA	206
G-BOAB	208
G-BOAC	204
G-BOAD	210
G-BOAE	212
G-BOAF	216
G-BOAG	214

BAC One-Eleven-401 AK

No. Reg.	*No. Constr.*
G-BBME	066
G-BBMF	074

BAC One-Eleven-408EF

No. Reg.	*No. Constr.*
G-AVGP	114
G-BBMG	115

BAC One-Eleven-416EK

No. Reg.	*No. Constr.*
G-AWBL	132

BAC One-Eleven-510ED

No. Reg.	*Nº Constr.*
G-AVMH	136
G-AVMI	137
G-AVMJ	138
G-AVMK	139
G-AVML	140
G-AVMM	141
G-AVMN	142
G-AVMO	143
G-AVMP	144
G-AVMR	145
G-AVMS	146
G-AVMT	147
G-AVMU	148
G-AVMV	149
G-AVMW	150
G-AVMX	151
G-AVMY	152
G-AVMZ	153

BAC One-Eleven-539GL

Nº Reg.	*Nº Constr*	*Nombre*
G-BGKE	263	County of West Midlands
G-BGKF	264	County of Warwickshire
G-BGKG	265	County of Staffordshire

Boeing 707-336B

Nº Reg	*Nº Constr*
G-AXXY	20456
G-AXXZ	20457

Boeing 707-336C

Nº Reg	*Nº Constr*
G-ASZF	18924
G-ASZG	18925
G-ATWV	19498
G-AXGW	29374
G-AYLT	20517

Boeing 707-365C

Nº Reg	*Nº Constr*
G-ATZm	19590

Boeing 707-379C

Nº Reg	*Nº Constr*
G-AWHU	19821

Boeing Advanced 737-236

Nº Reg	*Nº Constr*	*Nombre*
G-BGDA	21790	River Tamar
G-BGDB	21791	River Tweed
G-BGDC	21792	River Humber
G-BGDD	21793	River Tees
G-BGDE	21794	River Avon
G-BGDF	21795	River Thames
G-BGDG	21796	River Medway
G-BGDH	21797	River Clyde
G-BGDI	21798	River Ouse
G-BGDJ	21799	River Trent
G-BGDK	21800	River Mersey
G-BGDL	21801	River Don
G-BGDN	21802	River Tyne
G-BGDO	21803	River Usk
G-BGDP	21804	River Taff
G-BGDR	21805	River Bann
G-BGDS	21806	River Severn
G-BGDT	21807	River Forth
G-BGDU	21808	River Dee

Boeing 747-136

Nº Reg	*Nº Constr*	*Nombre*
G-AWNA	19761	Sir Richard Grenville
G-AWNB	19762	City of Newcastle
G-AWNC	19763	City of Belfast
G-AWND	19764	Christopher Marlowe
G-AWNE	19765	Sir Francis Drake
G-AWNF	19766	
G-AWNG	20269	City of London
G-AWNH	20270	Sir Walter Raleigh
G-AWNJ	20272	John Donne
G-AWNL	20284	William Shakespeare
G-AWNM	20808	
G-AWNN	20809	Sebastian Cabot
G-AWNO	20810	Sir Francis Bacon
G-AWNP	20952	Sir John Hawkins
G-BBPU	20953	Henry Hudson
G-BBPV	21213	City of Aberdeen

Sigue en el próximo fascículo

British Airways (2)

Boeing 747 236B

N.º Reg.	N.º Constr.	Nombre
G-BDXA	21238	City of Cardiff
G-BDXB	21239	
G-BDXC	21240	City of Plymouth
G-BDXD	21241	City of Glasgow
G-BDXE	21350	City of York
G-BDXF	21351	City of Oxford
G-BDXG	21536	
G-BDXH	21635	
G-BDXI	21830	
G-BDXJ*	21831	City of Birmingham

* en venta

Bajo pedido

Dos aviones, más tres almacenados en espera de su reventa.

Boeing 747-236F (SCD)

N.º Reg.	N.º Constr.	Nombre
G-KILO	22306	British Trader

Boeing 747-236

19 unidades bajo pedido, provisionalmente registradas G-BIKA al G-BIKD, G-BIKF al G-BIKP y G-BIKR al G-BIKU; n.os de construcción 22172-22190.

La British Airways Helicopters adquirió cuatro Boeing Vertol 234 Chinook en diciembre de 1980 para apoyo de las compañías de explotación petrolífera en el Mar del Norte (foto Boeing Vertol Co.).

Hawker Siddeley HS 121 Trident 1C

N.º Reg.	N.º Constr.
G-ARPD	2104
G-ARPH	2108
G-ARPK	2111
G-ARPL	2112
G-ARPN	2115
G-ARPO	2116
G-ARPP	2117
G-ARPW	2123
G-ARPX	2124
G-ARPZ	2128

Hawker Siddeley HS 121 Trident 2E

N.º Reg.	N.º Constr.
G-AVFA	2140
G-AVFB	2141
G-AVFC	2142
G-AVFD	2143
G-AVFE	2144
G-AVFF	2145
G-AVFG	2146
G-AVFH	2147
G-AVFI	2148
G-AVFJ	2149
G-AVFK	2150
G-AVFL	2151
G-AVFM	2152
G-AVFN	2153
G-AVFO	2156
G-AZXM	2154

Hawker Siddeley HS 121 Trident 3B

N.º Reg.	N.º Constr.
G-AWYZ	2301
G-AWZA	2302
G-AWZB	2303
G-AWZC	2304
G-AWZD	2305
G-AWZE	2306
G-AWZF	2307
G-AWZG	2308
G-AWZH	2309
G-AWZI	2310
G-AWZJ	2311
G-AWZK	2312
G-AWZL	2313
G-AWZM	2314
G-AWZN	2315
G-AWZO	2316
G-AWZP	2317
G-AWZR	2318
G-AWZS	2319
G-AWZU	2321
G-AWZV	2322
G-AWZW	2323
G-AWZX	2324
G-AWZZ	2326
G-AYVF	2325

Hawker Siddeley HS 748-287 Srs 2A

N.º Reg.	N.º Constr.
G-BCOE	1736
G-BCOF	1737

Lockheed L-1011 TriStar 1

N.º Reg.	N.º Constr.	Nombre
G-BBA E	1083	The Star Gazer Rose
G-BBAF	1093	The Coronation Gold Rose
G-BBAG	1094	The Caroline Davison Rose
G-BBAH	1101	The Sunsilk Rose
G-BBAI	1102	The Molly McGery Rose
G-BBAJ	1106	The Elizabeth Harkness Rose
G-BEAK	1132	The Northern Lights Rose
G-BEAL	1145	The Red Devil Rose
G-BEAM	1146	The Silver Jubilee Rose

Lockheed L-1011 TriStar 200

N.º Reg.	N.º Constr.	Nombre
G-BGBB	1178	The Lakeland Rose
G-BGBC	1182	The Short Silk Rose
G-BHBL	1193	The Red Ensign Rose
G-BHBM	1198	The Piccadilly Rose
G-BHBN	1204	The Fragrant Star Rose
G-BHBO	1205	The Moming Jewel Rose

Lockheed L-1011 TriStar 500

N.º Reg.	N.º Constr.	Nombre
G-BFCA	1157	The Princess Margaret Rose
G-BFCB	1159	The Harry Wheatcroft Rose
G-BFCC	1164	The English Mist Rose
G-BFCD	1165	The Astral Rose
G-BFCE	1168	The Gay Gordons Rose
G-BFCF	1174	The Elizabeth of Glamis Rose
G-BHBO	1205	The Morning Jewel Rose

Vickers Viscount 806

N.º Reg.	N.º Constr.
G-AOYG	256
G-AOYH	311
G-AOYL	261
G-AOYM	262
G-AOYO	264
G-AOYR	266
G-APIM	412

British Airways Helicopters

Agusta Bell 206A JetRanger

N.º Reg.	N.º Constr.
G-AWGU	8044

Bell Model 212

N.º Reg.	N.º Constr.
G-BAFN	20550
G-BFJB	30881

Boeing Vertol 234LR

N.º Reg.	N.º Constr.
G-BJAC	MJ 001
G-BFWC	MJ 004
G-BISN	MJ 005
G-BISP	MJ 006

un aparato bajo pedido

Sikorsky S-61N

N.º Reg.	N.º Constr.
G-ASNL	61220
G-ATBJ	61269
G-ATFM	61270
G-AWFX	61216
G-AYOM	61143
G-AYOY	61476
G-AZCF	61488
G-BBUD	61711
G-BCEA	61721
G-BCEB	61454
G-BDDA	61746
G-BDES	61747
G-BDKI	61755
G-BEDI	61754
G-BEIC	61222
G-BEID	61223
G-BEJL	51224
G-BEON	61770
G-BEOO	61771
G-BEWL	61769
G-BEWM	61772
G-BEFFJ	61777
G-BFFK	61778
G-BFPF	61490

Sikorsky S-76A

N.º Reg.	N.º Constr.
G-BHYB	760079
G-GZAC	760018
G-BIAV	760110
G-BIAW	760111

Westland WG.30

dos aparatos bajo pedido

British Airtours

Boeing 707-336C

N.º Reg.	N.º Constr.
G-AVPB	19843

Boeing Advanced 737-236

N.º Reg.	N.º Constr.	Nombre
G-BGJE	22026	Sandpiper
G-BGJF	22027	Skylark
G-BGJG	22028	Kingfisher
G-BGJH	22029	Wren
G-BGJI	22030	Swallow
G-BGJJ	22031	Kestrel
G-BGJK	22032	Firecrest
G-BGJL	22033	Goldfinch
G-BGJM	22034	Curlew

Lockheed L-1011 TriStar 200

N.º Reg.	N.º Constr.	Nombre
G-BHBP	1211	Osprey
G-BHPO	1212	Golden Eagle

British Caledonian

Los ocho McDonnell Douglas DC-10 de la British Caledonian, todos de la serie 30, se utilizan fundamentalmente en las rutas de radio más amplio de la compañía (foto British Caledonian).

La historia de la British Caledonian Airways se inició el 27 de abril de 1961, fecha en que quedó oficialmente constituida la compañía aérea, conocida entonces como Caledonian Airways. El primer avión que utilizó la empresa fue un Douglas DC-7 (prestado por Sabena) que llegó al aeropuerto londinense de Gatwick el 15 de noviembre de 1961 y realizó su primer servicio, en vuelo charter de Gatwick a Barbados, el 29 de noviembre de 1961. Desgraciadamente, este avión se estrelló en Douala el 4 de marzo de 1962, lo que dejó a la compañía sin un solo avión hasta abril de 1962, fecha en que tomó en arriendo otro Douglas DC-7C de Sabena.

Durante los primeros tiempos no hubo servicios regulares, y la línea se dedicó a servicios charter a EE UU, Canadá y África, y a vuelos turísticos y servicios conexos, de Gran Bretaña al Mediterráneo. En 1964, Caledonian Airways obtuvo un contrato del Ministerio de Defensa para transporte de tropas al Lejano Oriente, y para cumplirlo tomó en préstamo dos Douglas DC-7B de Sabena. Estos aviones fueron pronto reemplazados por seis Bristol Britannia 312, el primero de los cuales fue entregado en diciembre de 1964, bajo el registro G-AOVI y con el nombre *County of Argyll*. Hacia 1967, la flota de seis Bristol Britannia había asumido todos los servicios realizados anteriormente por los Douglas DC-7C.

El siguiente desarrollo importante en la historia de la compañía fue la entrega del primer reactor de línea, un Boeing 707-399C registrado como G-AVKA, adquirido el 13 de julio de 1967, aunque estuvo arrendado a Flying Tigers hasta junio de 1968. En consecuencia, el primer Boeing 707 que entró en servicio con British Caledonian fue el G-AVTW, en enero de 1968. El 14 de marzo del mismo año, la compañía solicitó tres BAC One-Eleven Serie 500. El primero, registrado G-AWWX y con el nombre *Flagship Isle of Skye*, entró en servicio en marzo de 1969.

El 30 de noviembre de 1970, Caledonian Airways asumió el control de la British United Airways, y a partir de entonces los servicios programados estuvieron a cargo de BUA, mientras Caledonian Airways se ocupaba de los vuelos charter. Inicialmente, la compañía fue conocida como Caledonian-/BUA, pero más tarde se cambió el nombre por el de British Caledonian Airways (B.CAL).

La compañía recién creada contaba con una amplia red de rutas, que se incrementó el 31 de marzo de 1971 al inaugurarse la línea de Londres a Lagos, y con la cesión de las rutas a Kano y Accra por parte de British Overseas Airways Corporation. El 1.º de julio del mismo año, la ruta de Londres a Trípoli también se asignó a B.CAL. Las nuevas rutas eran servidas por Vickers VC10 que habían pertenecido a BUA. Más tarde, en el mismo año, se establecieron servicios regulares entre Gatwick y París-Le Bourget. En febrero de 1972, la compañía obtuvo una licencia por 15 años para operar servicios regulares a EE UU y Canadá. Los vuelos comenzaron el 1.º de abril de 1973, pero sólo duraron hasta finales de 1974, cuando la línea aérea canceló la red del Atlántico Norte y varias otras a consecuencia de problemas financieros.

Una revisión gubernamental realizada en 1976 asignó a B.CAL. las rutas de British Airways a Caracas, Bogotá y Lima, en América del Sur, y a Lusaka, en Zambia. Otro paso importante fue la adquisición de Douglas DC-10-30, el primero de los cuales, registrado como G-BEBL y con el nombre de *Sir Alexander Fleming*, fue entregado en Gatwick el 31 de marzo de 1977. Hoy en día, los servicios regulares de largo recorrido son atendidos por Douglas DC-10 y Boeing 707.

British Caledonian es la compañía británica de transporte que enlaza toda África Occidental, la mayor parte de África del Norte y Central, toda América del Sur (con exclusión de Guyana), Houston (Texas), Atlanta (Georgia), San Luis (Missouri), Dallas (Texas) y Denver (Colorado), además de la ruta de Hong Kong. La compañía realiza también servicios regulares entre Londres-Gatwick y Amsterdam, Rotterdam, Bruselas, Le Touquet, París, Génova, Lisboa y Las Palmas, además de una extensa red de rutas nacionales y servicios regulares de carga a Trípoli, Lagos y Kano, en África, y a Houston y Atlanta en EE UU. Realiza vuelos charter de pasajeros a Europa y África del Norte, y charter de carga a todo el mundo.

La empresa tiene una división independiente, la British Caledonian Helicopters, constituida en abril de 1979, cuando la compañía matriz absorbió a Ferranti Helicopters. Esta división se encarga de servicios charter y de apoyo a la industria petrolera desde sus bases en Aberdeen y Falmouth.

En el futuro, B.CAL recibirá tres Airbus Industrie A310-202, que utilizará en sus rutas europeas. Asimismo tiene en proyecto ampliar su flota de BAC One-Eleven Serie 500, para reemplazar a los recién retirados BAC-Eleven Serie 200. La división de helicópteros también está en expansión y espera la entrega de cuatro Sikorsky S-76A a corto plazo.

Flota actual de British Caledonian Airways

Airbus Industrie A310-202
Bajo pedido
tres a entregar en 1984

BAC One-Eleven Serie 501EX

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
G-AWYR	174	Isle of Tiree
G-AWYS	175	Isle of Bute
G-AYWT	176	Isle of Barra
G-AYWU	177	Isle of Colonsay
G-AYWV	178	Isle of Harris
G-AXJK	191	Isle of Staffa
G-AXJM	214	Isle of Islay

BAC One-Eleven Serie 528

N.º Reg.	*N.º Constr.*
G-BJRT	234
G-BJRU	238

BAC One-Eleven Serie 530FX

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
G-AYOP	233	Isle of Hoy
G-AZMF	240	Isle of Raasay

Boeing 707-355C

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
G-AXRS	19664	Loch Lomond

Boeing 707-338C

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
G-BDEA	19296	Loch Thom

McDonnell Douglas DC-10-30

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
G-BEBL	46949	Sir Alexander Fleming - The Scottish Challenger
G-BEBM	46921	Robert Burns - The Scottish Bard
G-BFGI	46490	D. Livingstone - The Scottish Explorer
G-BGAT	46591	James Watt - The Scottish Engineer
G-BHDH	47816	Sir Walter Scott
G-BHDI	47831	Robert Bruce - The Scottish Warrior
G-BHDJ	47840	James S. McDonnell - The Scottish American Aviation Pioneer
G-DC10	48277	Flora MacDonald

Sikorsky S-61N

N.º Reg.	*N.º Constr.*
G-LINK	61-806

Flota actual de British Caledonian Helicopters

Agusta-Bell 206B JetRanger II

N.º Reg.	*N.º Constr.*
G-AZZB	8327

Bell 206B JetRanger

N.º Reg.	*N.º Constr.*
G-BBEU	1121

MBB BO 105D

N.º Reg.	*N.º Constr.*
G-BAFD	S.35
G-BATB	S.40
G-BFYA	S.321

Sikorsky S-61N

N.º Reg.	*N.º Constr.*
G-BHPU	61762
G-BIHH	61716
G-BIMU	61752

Sikorsky S-76A Spirit
Bajo pedido
cuatro aparatos

British Midland

Los Vickers Viscount han prestado magníficos servicios a BMA desde 1967; el 6-BFZL aún opera en rutas interiores (foto British Midland Airways).

En octubre de 1938, Air Schools abrió una escuela de vuelo para personal de reserva en Burnaston, cerca de Derby; durante la II Guerra Mundial, esta escuela entrenó a pilotos y navegantes de la RAF. Más tarde, estableció otro centro de entrenamiento en Wolverhampton. El 21 de agosto de 1947, la compañía inició vuelos charter en los que utilizaba Auster, Miles Geminis y Miles Messenger. A principios de 1949 Air Schools decidió ampliar su campo de operaciones, y el 16 de febrero Derby Aviation fue registrada como línea aérea comercial. Los servicios de pasajeros comenzaron el 18 de julio de 1953 con un de Havilland D.H. 89A Rapide que cubría la ruta entre Derby y Jersey vía Wolverhampton.

En abril de 1955, Derby Aviation adquirió su primer Douglas DC-3, matriculado G-ANTD, que utilizó en vuelos a las islas Anglonormandas; el primero de estos vuelos tuvo lugar el 1 de mayo de 1955. En el verano de 1958 la línea aérea contaba con tres DC-3, que utilizaba en vuelos charter turísticos que partían de Derby rumbo a Austria, Francia, Italia, España y Suiza. Además, la compañía cubría servicios de Derby a Glasgow, la isla de Man y Jersey, así como a Amberes y Ostende. El 12 de marzo de 1959 Derby Airways se registró como línea aérea y pasó a efectuar los vuelos anteriormente realizados por Derby Aviation. En 1960, Derby Airways tenía ocho Douglas DC- 3 y transportaba más de 20 000 pasajeros al año en sus vuelos regulares.

El 30 de julio de 1964, Derby Airways anunció que pasaría a llamarse British Midland Airways (BMA); el nombre cambió oficialmente el 1 de octubre de 1964. El 1 de febrero de 1965, BMA introdujo su primer avión a turbohélice, un Handley Page Dart Herald Mk 211 matriculado G-ASKK. En abril de ese mismo año BMA se trasladó a su base actual, en el aeropuerto East Midlands de Castle Donington. En el mes de abril comenzó a efectuar vuelos adicionales a Palma de Mallorca y Gerona, y en 1966 a Newquay. En enero de 1967 BMA recibió su primer Vickers Viscount, un Tipo 736 matriculado G-AODG, que fue utilizado en vuelos regulares, complementando a los Canadian Argonaut, que estaban en servicio desde 1961. Cuando Autair anunció en 1969 que suspendería sus vuelos regulares, BMA pidió y obtuvo la autorización para operar en sus rutas, entre las que se hallaba la de Teesside a Londres (Heathrow), que en un principio fue cubierta por un Viscount y posteriormente por un BAC One-Eleven Serie 523F-J recientemente adquirido. El primero de estos aviones fue entregado el 17 de febrero de 1970.

El 15 de abril de 1970, la compañía adquirió su primer Boeing 707 (G-AYBJ) y lo utilizó en vuelos charter trasatlánticos, a África y el Lejano Oriente. En 1974, BMA puso fin a estas operaciones charter y trató de encontrar un nuevo empleo para sus Boeing 707. Desde entonces ha utilizado 11 ejemplares de este modelo y los alquila a numerosas líneas aéreas de todo el mundo.

BMA obtuvo también los vuelos regulares de Bournemouth y Southend a las islas Anglonormandas después de que estas rutas fueran abandonadas por Channel Airways, el 29 de febrero de 1972. Con el fin de hacerse cargo de estos servicios adicionales la compañía compró 11 Vickers Viscount; este avión se convirtió en el más importante de BMA hasta el 26 de agosto de 1976, fecha de recepción del primer McDonnell Douglas DC-9. Hoy en día, BMA opera cinco Fokker F.27 (tres de ellos alquilados a Air UK y uno a NLM) en sus rutas nacionales y en vuelos a algunas ciudades de Europa continental: Amsterdam, Bruselas y París.

Actualmente, BMA efectúa vuelos regulares en rutas interiores desde un gran número de aeropuertos, además de los servicios internacionales anteriormente mencionados. También vuela a España (inclusive las Canarias), Grecia y Portugal. En el futuro, BMA espera establecer junto con Air UK una nueva compañía, Manx Airlines, que cubriría servicios a la isla de Man desde varios puntos de Gran Bretaña, utilizando para la realización de estos vuelos un Vickers Viscount y dos Fokker F.27.

Flota actual de British Midland Airways

Beech 95-58TC Baron

N.º Reg.	*N.º Constr.*
G-BAHN	TH-293

Boeing 707-321C

N.º Reg.	*N.º Constr.*
G-BMAZ	19270

Boeing 707-338C

N.º Reg.	*N.º Constr.*
G-BFLD	19625
G-BFLE	19293

Douglas DC-9-15

N.º Reg.	*N.º Constr.*
G-BMAA	47048
G-BMAB	45738
G-BMAC	45739

Fokker F.27-200 Friendship

N.º Reg.	*N.º Constr.*
G-BAUR	10225
G-BDDH	10289
G-BLGW	10231
G-BMAS	10227
G-BMAE	10256

Bajo pedido: un F.27-200

Shorts 330

N.º Reg.	*N.º Constr.*
G-BJFK	SH-3077

SIAI-Marchetti SF.260

N.º Reg.	*N.º Constr.*
G-BAGB	107

Vickers Viscount 813

N.º Reg.	*N.º Constr.*
G-AZLP*	346
G-AZLR*	347
G-AZLS*	348
G-AZNB	351
G-AZNC	352
G-BMAT	349

* retirados de servicio, aguardando destino

Vickers Viscount 814

N.º Reg.	*N.º Constr.*
G-BAPF	338

Vickers Viscount 816

N.º Reg.	*N.º Constr.*
G-BFZL	435

BWIA

El 27 de noviembre de 1939, el fundador de la compañía hondureña Transportes Aéreos Centroamericanos, un neozelandés llamado Lowell Yerex, constituyó la British West Indian Airways. Las primeras operaciones, efectuadas con un Lockheed L-18 Lodestar matriculado VP-TAE, se desarrollaron entre Puerto España (en Trinidad) y las Barbados, vía Tobago, y comenzaron el 26 de noviembre de 1940. El 11 de mayo de 1943, la compañía se convirtió en una sociedad limitada y BOAC, en nombre del gobierno británico, se hizo con parte de la propiedad. Durante la II Guerra Mundial se adquirieron más bimotores Lockheed; las rutas se expandieron, abarcando las islas Leeward y Windward en 1943, el trayecto de St Kitts a Kingston y de Puerto España a Kingston en 1944, y el de Puerto España a Georgetown el 6 de setiembre de ese mismo año.

A principios de 1947, el 28 % de la propiedad de la compañía ostentado por Lowell Yerex fue vendido al gobierno de Trinidad. Por entonces, British South American Airways ostentaba ya el 47 % de los intereses de la compañía y el 1 de octubre compró el resto por medio de su subsidiaria British International Airlines, denominación esta que fue temporalmente de la BWIA, hasta junio de 1948. El 30 de julio de 1949, BSAA se asoció con BOAC, que pasó a detentar el control de la empresa. Durante este período, el parque de la compañía comprendía aviones Lockheed Lodestar, Douglas DC-3 y Vickers Viking 1A. El primer ejemplar de este último tipo llegó a Trinidad en julio de 1948, con la matrícula VP-TAT y apropiadamente bautizado *Trinidad*.

En octubre de 1949, British Caribbean Airways fue absorbida por BWIA, y con ella sus rutas de Nassau a Miami y Palm Beach. En agosto de 1948, BSAA había adquirido Bahamas Airways, y a finales de 1952 transfirió los servicios internacionales de ésta a BWIA, convirtiendo a Bahamas Airways en una compañía doméstica.

BWIA fue la primera compañía caribeña que introdujo en su flota un avión comercial a turbohélice, el Viscount. Otro avión a turbohélice, el Bristol Britannia 312, fue empleado en régimen de alquiler para cubrir el primer servicio transatlántico de la compañía, que se inauguró el 29 de abril de 1960 entre Trinidad y Londres, vía las Barbados y Nueva York.

Los Viscount restantes fueron vendidos en 1965, cuando entró en servicio el primer avión propulsado a turborreacción de la compañía, el Boeing 727-78. El primer aparato de este modelo, matriculado 9Y-TC0, fue recibido el 21 de diciembre de 1964. Otros tipos a reacción comenzaron a incorporarse a partir de 1966, cuando, por ejemplo, el 15 de diciembre de ese año se recibió un Boeing 720-048 (9Y-TCS) alquilado. A continuación vinieron, en diciembre de 1968, los Boeing 727, de los que la compañía llegó a utilizar 13 aparatos; su primer servicio, en abril de 1974, tuvo Londres como punto de destino.

Los 727 fueron remplazados por Douglas DC-9-51, de los que el primero era alquilado de Finnair y se recibió el 24 de julio de 1976. Los Boeing 727 fueron finalmente retirados en favor de los Lockheed L-1011 TriStar, el primero de los cuales se sirvió el 28 de enero de 1980 con la matrícula 9Y-TGJ; actualmente este modelo es empleado en las rutas de largo alcance.

El primer Lockheed L-1011-385 TriStar fue recibido por BWIA poco después de formalizarse su fusión con Trinidad and Tobago Airways (foto BWIA).

El 1 de enero de 1980 se constituyó la Trinidad and Tobago (BWIA International) Airways mediante la fusión de BWIA con la otra compañía gubernamental, Trinidad and Tobago Air Services. Esta asociación ha permitido que se lleven a cabo vuelos regulares de pasaje y carga desde el aeropuerto de Piarco, en Puerto España, a 11 puntos en el Caribe, además de servicios a Miami, Nueva York, Toronto y Londres.

Flota actual de Trinidad and Tobago (BWIA International) Airways

Douglas DC-9-34CF

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
9Y-TFI	47752	Buccoo Reef

Douglas-DC-9-51

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
9Y-TFG	47742	—
9Y-TFH	47743	Janelle Penny Commissiong
9Y-TGC	47796	Maracas Bay
9Y-TGP	48122	Hasley Crawford

Hawker Siddeley HS.748.334 Series 2A

N.º Reg.	*N.º Constr.*
9Y-TFS	1756

Hawker Siddeley HS.748.335 Series 2A

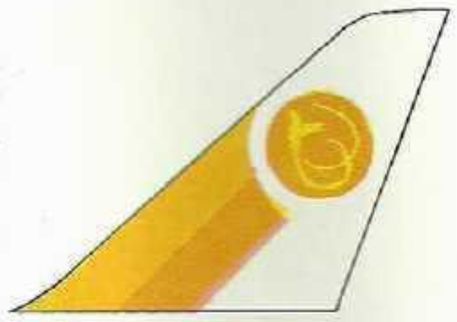
N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
9Y-TFX	1758	Michel Caprini
9Y-TGD	1759	

Hawker Siddeley HS.748.347 Series 2A

N.º Reg.	*N.º Constr.*
9Y-TGH	1766
9Y-TGI	1767

Lockheed L-1011-385 TriStar 500

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
9Y-TGJ	1179	Flamingo
9Y-TGN	1191	
9Y-THA	1222	
N310D	1233	



Air Jamaica

Air Jamaica fue constituida en octubre de 1968 por el gobierno jamaicano (con un 60 % de las acciones) y Air Canada (el resto). La compañía comenzó a operar el 1 de abril de 1969 por medio de dos Douglas DC-9-32 adquiridos a Air Canada (el 6Y-JGA el 7 de marzo y el 6Y-JGB el 23 del mismo mes) y un Douglas DC-8-61 matriculado 6Y-JGG y alquilado de Air Canada el 25 de marzo de ese año. Los DC-9 volaban a Miami y los DC-8 a Nueva York. Progresivamente se fueron incorporando otras rutas, y para hacer frente a la expansión de la red se encargaron cinco Boeing 727-2JO. El primero fue matriculado 6Y-JMA.

Durante este período se compraron otro siete DC-8 para las rutas internacionales. El 1 de abril de 1974, el primer servicio a Londres fue realizado por un Douglas DC-8. Esta ruta fue suspendida en abril de 1981 e instaurada de nuevo, con un Boeing 747-100 alquilado de Aer Lingus, en noviembre de 1982. La última innovación de la flota de la compañía tuvo lugar el 20 de febrero de 1983, cuando se recibieron dos Airbus A300B4-203 (6Y-JMJ y 6Y-JMK). El 27 de febrero tuvo lugar su primer servicio, volando el 6Y-JMK entre Kingston y Toronto.

En la actualidad se llevan a cabo vuelos regulares de pasaje y carga entre Kingston y Montego Bay y Nassau, Port au Prince, Grand Cayman, Miami, Nueva York, Filadelfia, Chicago, Toronto y San Juan, volándose también a Londres y Frankfurt.

El McDonnell Douglas DC-9 de la ilustración, utilizado en las rutas de corto alcance, fue sustituido por el Boeing 727 (foto Austin J. Brown).

Flota actual de Air Jamaica

Airbus A300B4-203

N.º Reg.	*N.º Constr.*
6Y-JMJ	127
6Y-JMK	131

Boeing 727-2JO Advanced

N.º Reg.	*N.º Constr.*
6Y-JMA	21105
6Y-JMB	21106
6Y-JMC	21107
6Y-JMD	21108

CAAC

El nuevo material de CAAC para los años ochenta y noventa es representado por este Boeing 747SP-J6.

Los orígenes de CAAC se remontan a 1939, cuando en el noroeste de China se constituyó la Corporación Chino-Soviética de Aviación entre los gobiernos de ambos países para procurar enlaces aéreos entre la República Popular China y la Unión Soviética. La compañía empezó siendo conocida como Hamiata porque sus puntos de destino eran Hami y Alma Ata. El predecesor inmediato de la compañía actual fue la Corporación Popular de Aviación de China (SKOGA), que fue fundada en 1952 entre China y la URSS para asumir y ampliar los servicios hasta entonces desempeñados por CATC (constituida en marzo de 1943) y CNAC (creada el 8 de julio de 1930), cuyas operaciones habían sido transferidas a Formosa en 1949. A partir de la formación de SKOGA esta compañía absorbió a Hamiata. La línea aérea soviética, Aeroflot, ayudó a la formación de la nueva compañía mediante la transferencia de sus primeros aviones, básicamente bimotores Lisunov Li-2.

Los primeros servicios unían Pekín con Hankow, Kunming con Cantón, además de Chia, Irkutsk y Alma Ata mediante enlaces con Aeroflot, lo que también permitió volar hasta Moscú. En 1954 el gobierno chino asumió por completo el control de la línea aérea y la redenominó Administración de la Aviación Civil de China (CAAC) o Minhaiduy. Durante sus cuatro primeros años de operaciones CAAC siguió operando con los Li-2, de los que algunos continúan aún en servicio, pero gradualmente fueron entrando en escena los Ilyushin Il-14, seguidos por los Il-18 en 1960. En diciembre de 1961, rompiendo con la tradición de emplear exclusivamente aviones de procedencia soviética, CAAC encargó seis Vickers Viscount 843 (el primero, matriculado 402, fue entregado el 6 de julio de 1963). Este modelo occidental entró por primera vez en servicio el 25 de marzo de 1964 entre Pekín y Shangai. En 1962 la denominación de la línea fue modificada a la de Departamento de Asuntos Internacionales de la Administración General de la Aviación Civil de China.

Para sustituir alguno de sus aviones más viejos de origen soviético, CAAC adquirió cuatro Hawker Siddeley HS 121 Trident 1E a Pakistan International Airlines en 1970. Posteriormente llegaron Trident 2E nuevos de fábrica: el primero, matriculado 240, fue entregado el 19 de noviembre de 1972. El siguiente tipo en entrar en servicio fue el Ilyushin Il-62, de los que los dos primeros ejemplares de un pedido original de cinco unidades fueron servidos a finales de 1972 y comenzaron a operar en los servicios de largo recorrido de la compañía a primeros de 1973. El 23 de agosto de ese año se entregó el primer Boeing 707-3J6B (matriculado 2402), y fue con este tipo con que la compañía inició sus vuelos entre Pekín y Tokio en agosto de 1974. El tipo más reciente es el Boeing 747SP-J6, cuyo primer ejemplar de un pedido de tres aparatos llegó a manos del personal chino en 1980.

En la actualidad CAAC efectúa servicios de carga y pasaje a 17 países de Asia, África, Europa y Norteamérica, además de cubrir una extensa red interior que enlaza 171 destinos en 29 provincias del extenso país. Independientemente, los aviones de CAAC trabajan en control de plagas, fumigación y vigilancia aérea. En un futuro cercano empezará a sustituir sus Viscount y Trident por diez Boeing 737-200 de reciente encargo.

Flota actual de CAAC

Antonov An-12

N.º Reg.
B-1503

(configuración de carga)

Boeing 707-3J6B

N.º Reg.	*N.º Constr.*
B-2402	20714
B-2404	20715
B-2406	20716
B-2408	20717

Boeing 707-3J6C

N.º Reg.	*N.º Constr.*
B-2410	20718
B-2412	20719
B-2414	20720
B-2416	20721
B-2418	20722
B-2420	20723

Boeing 737-2T4 Advanced

N.º Reg.	*N.º Constr.*
B-2501	22802
B-2502	22803
B-2503	22804

Bajo pedido:
dos 737-2T4C Advanced, n.os constr. 22065 y 22066

Boeing 737-2J6 Advanced
Bajo pedido:
cinco ejemplares que serán entregados entre octubre de 1983 y marzo de 1986

Boeing 747-2J6B (SCD)
Bajo pedido:
un ejemplar a entregar en diciembre de 1983

Boeing 747SP-27
Bajo pedido:
un ejemplar entregado en junio de 1983

Boeing 747SP-J6

N.º Reg.	*N.º Constr.*
B-2442	21932
B-2444	21933
N1304E	21934

de Havilland Canada DHC-6 Twin Otter Series 300

N.º Reg.	*N.º Constr.*
510	564
512	563
514	565
516	602

Hawker Siddeley HS.121 Trident 1E

N.º Reg.	*N.º Constr.*
232	2130
	2132
	2133

(Nota: es posible que estos aviones operen para el gobierno)

Hawker Siddeley HS.121 Trident 2E

N.º Reg.	*N.º Constr.*
B-240	2157
B-242	2158
B-244	2159
B-246	2160
B-248	2161
B-250	2162
B-252	2163
B-254	2164
B-258	2166
B-260	2167
B-261	2165
B-262	2168
B-263	2185
B-264	2169
B-265	2186
B-267	2187
B-269	2188
B-271	2189
B-272	2171
B-274	2172
B-276	2173
B-278	2174
B-280	2175
B-282	2176
B-284	2177
B-286	2178
B-288	2179
B-290	2180
B-292	2181
B-294	2182
B-296	2183
B-298	2184

Hawker Siddeley HS.121 Trident 3B

N.º Reg.	*N.º Constr.*
B-268	2327
B-270	2328

Ilyushin Il-18

N.º Reg.
B-202
B-204
B-206
B-208
B-210
B-212
B-214
B-216
B-218
B-220
B-234
B-238

Ilyushin Il-18D

N.º Reg.	*N.º Constr.*
B-222	187009901

Iluyshin Il-62

N.º Reg.	*N.º Constr.*
B-2020	21203
B-2022	11005
B-2024	11101
B-2026	21201
B-2028	21202

Vickers Viscount 843

N.º Reg.	*N.º Constr.*
B-402	451
B-404	452
B-406	453
B-408	454
B-410	455
B-412	456

Nota: la línea aérea también opera una serie de aviones de los tipos siguientes: **Antonov An-24/-26/-30; Ilyushin Il-12/-14; Lisunov Li-2; Super Aero 45; Antonov An-14; Antonov An-2; MBB BO 105C; Mil Mi-2 y Bell Modelo 212, así como se ha anunciado un contrato de alquiler de tres DC-9 Srs 31 por Mc Donnell Douglas**

Canadá

Las Canadian Armed Forces (Fuerzas Armadas del Canadá) fueron creadas en los años sesenta como una fuerza unificada que amalgamaba a la Real Fuerza Aérea con la Real Armada y el Ejército canadienses. Aunque oficialmente tal unión representa un gran éxito, el tiempo ha descubierto algunos defectos en el sistema, y existe un sentimiento profundo de que un regreso al sistema de tres armas sería más beneficioso. En contraposición a algunas fuerzas aéreas, la canadiense es utilizada en todo tipo de misiones, no sólo en apoyo al ejército, subrayando que la autonomía de la fuerza aérea evitaría quebraderos de cabeza a una parte de las CAF.

La defensa del espacio aéreo septentrional del continente norteamericano normalmente corre a cargo de 55 interceptadores bimotores McDonnell Voodoo. Estos aviones forman parte de una cadena defensiva integrada por cazas, radares y misiles, llamada Norad (Defensa Aérea Norteamericana), que también incluye aviones de la USAF. Ciento treinta y ocho McDonnell Douglas CF-18 Hornet reemplazarán a los Voodoo y a otros dos tipos, ya anticuados, de las CAF: el Northrop CF-5A y el Lockheed Starfighter. El Hornet, cuyo costo llegará a los 2 340 millones de dólares, es el mayor pedido militar realizado por Canadá en época de paz; las últimas entregas están previstas para 1988.

Los Hornet llegarán a Europa a partir de 1985, sustituyendo a los Starfighter del ala de la CAF que, normalmente, está basada en Alemania Occidental. De forma similar, los Hornet equiparán también los dos escuadrones con base en Canadá, pero pertenecientes a la OTAN, cuyos aviones serían desplegados en Noruega en caso de guerra.

Las patrullas marítimas son esenciales para la seguridad nacional canadiense debido a la excesiva longitud de sus costas. Esta tarea, que antes corría a cargo de aviones Canadair Argus con motores de émbolo, ahora es realizada por 18 aviones Lockheed Aurora, una versión avanzada del P-3 Orion. Estos aparatos de largo alcance están diseminados en las costas oriental y occidental y subordinados al Maritime Air Group. Veinticuatro Grumman Tracker complementan a los Aurora, aunque sólo en misiones de más corto alcance. El nuevo de Havilland Canada DHC-8 parece ser el candidato número uno para reemplazar a la flota de Tracker. Son 35 los helicópteros Sikorsky Sea king que operan embarcados desempeñando funciones antisubmarinas y que también serán sustituidos en un futuro próximo; entre los tipos que se toman en consideración para dicha sustitución están los helicópteros europeos EH.101, Sikorsky Sea Hawk, Aérospatiale Puma y Westland Lynx.

El Air Transport Group opera desde tres bases principales y tiene en servicio 27 Lockheed Hercules para misiones de transporte táctico de medio alcance y cinco Boeing CC-137 (Boeing 707) para misiones de largo alcance y para el reaprovisionamiento en vuelo. Este grupo también incluye un escuadrón VIP que opera con algunos Dassault-Breguet Falcon y que pronto recibirá dos nuevos Canadair Challenger.

El vasto territorio canadiense, escasamente poblado, requiere una gran fuerza de búsqueda y salvamento. Esta fuerza opera dentro del Air Reserve Group y está equipado con gran variedad de helicópteros (tipos Labrador, Voyageur, Twin Huey, Iroquois) y de aparatos de ala fija (Buffalo y Twin Otter).

El 10.° Tactical Air Group proporciona, como su nombre indica, apoyo aéreo al ejército. El elemento más potente del grupo lo forman cerca de 25 CF-5 distribuidos en dos escuadrones integrados en el SACEUR (Mando Supremo Aliado, Europa), y que en caso de emergencia operarían en la zona norte de Noruega. Además, el 10.° TAG cuenta con casi 50 Twin Huey de transporte de tropas y con 65 helicópteros de enlace Bell Kiowa, más dos escuadrones de Boeing Vertol Chinook para el transporte de armas y equipos, así como de tropas.

La presencia canadiense en el despliegue de la OTAN en Europa incluye al 1.er Canadian Air Group, que opera desde bases en Alemania Occidental. Sus tres escuadrones de Starfighter vuelan en misiones convencionales de ataque a baja cota apoyados por helicópteros Kiowa.

El Mando Aéreo, con cuartel general en Winnipeg, es directamente responsable de los programas de entrenamiento y del control de todos los grupos de las CAF. La selección inicial de los pilotos se lleva a cabo en la 3.ª Flying Training School, sobre aviones Beech Musketeer II; luego, los alumnos pasan a la 2.ª FTS en Moose Jaw para el entrenamiento básico sobre entrenadores a reacción Canadair Tutor. El entrenamiento de transición se efectúa en el 419.° Tactical Fishter Training Squadron de Cold Lake. El curso dura cinco meses e incluye 92 horas de vuelo en los CF-5, antes de que los alumnos sean destinados a las unidades de primera línea.

Canadá ha pedido 138 CF-156 Hornet, incluidos 24 biplazas de entrenamiento. El Hornet equipará a siete escuadrones operacionales; el 409° Squadron de Comox es el primero que los recibirá (foto McDonnell Douglas).

Canadian Armed Forces

Unidades de combate

McDonnel Douglas CF-18 (CF-188)

Unidad	*Base*
409 Sqn	Comox

McDonnell Douglas CF-101 Voodoo

Unidad	*Base*
410, 425 Sqns	Bagotville
416 Sqn	Chatham

Lockheed/Canadair CF-104 Starfighter

Unidad	*Base*
417 Sqn	Cold Lake
421, 439, 441 Sqns	Baden-Soellingen

Northrop/Canadair CF-5A

Unidad	*Base*
419, 434 Sqns	Cold Lake
433 Sqn	Bagotville

Lockheed CP-140 Aurora

Unidad	*Base*
404, 405 Sqns	Greenwood
407 Sqn	Comox
415 Sqn	Summerside

Grumman CP-121 Tracker

Unidad	*Base*
VU-33	Comox
406 OCU	Shearwater
420, 880 Sqns	Summerside

Sikorsky CH-124 Sea King

Unidad	*Base*
HS-423, HS-443	Shearwater

Entrenamiento y apoyo

Boeing CC-137

Unidad	*Base*
437 Sqn	Trenton

Canadair CC-144 Challenger

Unidad	*Base*
412 Sqn	Uplands

Canadair CT-114 Tutor

Unidad	*Base*
2 FTS	Moose Jaw

Convair CC-109 Cosmopolitan

Unidad	*Base*
429 Sqn	Winnipeg

Dassault-Breguet CC-117 Falcon

Unidad	*Base*
412 Sqn	Uplands
414 Sqn	North Bay

de Havilland CC-115 Buffalo

Unidad	*Base*
413, 442 Sqns	Summerside

de Havilland CC-138 Twin Otter

Unidad	*Base*
440 Sqn	Edmonton

de Havilland CC-132 Dash 7

Unidad	*Base*
412 Sqn	Lahr

Lockheed CC-130E/H Hercules

Unidad	*Base*
435, 436 Sqns	Edmonton, Trenton

Bell CH-135 Twin Huey

Unidad	*Base*
403, 408, 422, 424, 427 Sqns	varias

Boeing Vertol CH-113 Labrador/Voyageur

Unidad	*Base*
413, 442, 103 Sqns reserva	Summerside, Comox, Gander

Boeing Vertol CH-147 Chinook

Unidad	*Base*
447, 450 Sqns	Edmonton, Ottawa

Beech CT-134 Musketeer II

Unidad	*Base*
3 FTS	Portage la Prairie

Bell CH-136 Kiowa

Unidad	*Base*
430, 444 Sqns	varias

Cathay Pacific

El VR-HIB es un Boeing 747-267B, uno de los seis Modelo 747 de Cathay Pacific. Un séptimo «Jumbo» se halla bajo pedido (foto Aerocolour).

Cathay Pacific Airways, la línea aérea de Hong Kong, fue fundada el 24 de setiembre de 1946 con la finalidad de realizar servicios de transporte de carga entre Shangai y Sidney. A finales de ese mismo mes recibió su primer avión, un Douglas DC-3 matriculado VR-HDA, seguido el 3 de octubre por dos aparatos más del mismo modelo. En 1948, la organización John Swire adquirió una participación mayoritaria en la línea aérea; a partir de ese momento, varias compañías pertenecientes al grupo Swire han seguido el ejemplo y tomado acciones de Cathay Pacific.

El 7 de setiembre de 1949 la compañía recibió su primer Douglas C-54, tipo que le permitió ampliar sus servicios durante los cinco años siguientes a Calcuta, Saigón y Borneo. El primer Douglas DC-6 presurizado, matriculado VR-HFG, fue entregado el 1 de diciembre de 1954; el 9 de junio de 1958 la línea aérea recibió su primer avión nuevo, un Douglas DC-6B. Menos de un año después llegó el primer aparato con motor a turbina, un Lockheed L-188 Electra entregado el 1 de abril de 1959 y matriculado VR-HFO; Cathay Pacific fue la primera línea aérea asiática en operar este modelo, a partir del 15 de abril de ese año. En 1959 la compañía se fusionó con Hong Kong Airways, empresa asociada a BOAC que empleaba Vickers Viscount en servicios al Lejano Oriente. Con el fin de mantener la competitividad, la línea aérea pasó pedido en 1961 por un reactor Convair CV-880: entregado el 20 de febrero de 1960 y matriculado VR-HFS, entró en servicio el 8 de abril en la ruta de Hong Kong a Manila y Tokyo. Durante los años sesenta Cathay Pacific compró otros ocho CV-880, el último de los cuales llegó el 26 de junio de 1970. A finales de ese año se hizo evidente la necesidad de aparatos de mayor capacidad, y la elección recayó en el Boeing 707. Se compraron dos ejemplares a Northwest Orient Airlines: el primero de ellos, matriculado VR-HGH, fue entregado el 1 de julio de 1971 y entró en servicio el 3 de agosto. Finalmente, la línea aérea acabó por comprar 12 Boeing 707 a Northwest Orient; paralelamente, los Convair CV-880 iban siendo retirados de servicio.

Entre 1971 y 1974 las actividades de Cathay Pacific siguieron una línea de constante expansión, lo que hizo concebir la idea de adquirir aviones de fuselaje ancho. En marzo de 1974 se encargaron dos Lockheed L-1011-100 TriStar, el primero de los cuales, matriculado VR-HHK, fue entregado el 8 de agosto de 1975 y entró en servicio el 16 de setiembre.

En octubre de 1978 se encargaron Boeing 747-267B propulsados por motores Rolls-Royce RB.211, destinados a cubrir la ruta a Londres. El primero, recibido el 20 de julio de 1979, fue matriculado VR-HKG. El servicio a la capital británica fue inaugurado el 17 de julio de 1980.

El grupo Swire, que controla la línea aérea, está también asociado a Hong Kong Aircraft Engineering Co, establecida en noviembre de 1950 con la finalidad de realizar servicios de mantenimiento para Cathay Pacific y otras líneas aéreas. Además, otras compañías del grupo Swire llevan a cabo servicios de tierra y reavituallamiento en el aeropuerto Kai Tak de Hong Kong.

Actualmente, las rutas de transporte de pasajeros de Cathay Pacific se extienden por el Lejano Oriente, y llegan a Australia, Oriente Medio y Europa; conjuntamente con la compañía Lufthansa, cubre servicios de transporte de carga entre Hong Kong y Frankfurt.

Flota actual de Cathay Pacific

Boeing 707-351C

N.º Reg.	*N.º Constr.*
VR-HGU	10934
VR-HHE	18888
VR-HHJ	18889

Boeing 747-236F

N.º Reg.	*N.º Constr.*
VR-HVY	22306

Boeing 747-267B

N.º Reg.	*N.º Constr.*
VR-HKG	21746
VR-HIA	21966
VR-HIB	22149
VR-HIC	22429
VR-HID	22530
VR-HIE	22872

Bajo pedido

un avión: VR-HIF; 23048

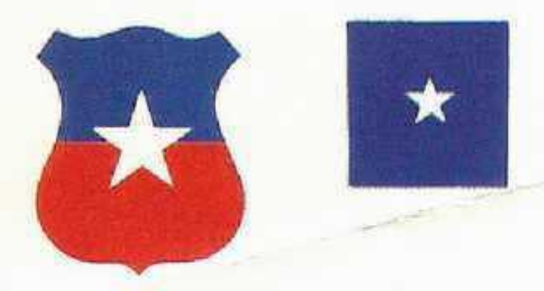
Lockheed L-1011-1 TriStar

N.º Reg.	*N.º Constr.*
VR-HHV	1024
VR-HHW	1032
VR-HHX	1054
VR-HHY	1051
N314EA*	1022
N316EA*	1037
N321EA*	1043

* en préstamo de Eastern Air Lines

Lockheed L-1011-100 TriStar

N.º Reg.	*N.º Constr.*
VR-HHK	1118
VR-HHL	1122



Chile

Prácticamente todos los países del continente sudamericano tienen algún tipo de disputa o desacuerdo fronterizo con, por lo menos, uno de sus vecinos, y Chile no es una excepción en esa regla. Ocupando la mitad del continente en su vertiente del Pacífico, Chile tiene problemas defensivos propios de su peculiar situación geográfica. En el sur, a 4 500 km de sus fronteras septentrionales, Chile ha tenido hasta hace muy poco tiempo un litigio con Argentina en torno a los derechos sobre el canal de Beagle, al tiempo que en el extremo septentrional persisten problemas de delimitación fronteriza con Perú. Así las cosas, las fuerzas armadas de Chile deben estar preparadas para responder con celeridad a cualquier emergencia que se produzca en su vasta extensión geográfica.

La Fuerza Aérea de Chile (FAC) es una organización de dimensiones modestas pero muy profesional. Su flota de combate consiste en unos 100 aviones de fabricación británica, francesa y estadounidense. Dieciséis Dassault-Breguet Mirage 50 y 17 Northrop F-5E/F proporcionan la cobertura aérea defensiva, en tanto que treinta Hawker Hunter y 33 Cessna A-37B se ocupan de las misiones de ataque al suelo.

La estrecha relación de Chile con Gran Bretaña y su antagonismo con Argentina quedaron de manifiesto durante la guerra de las Malvinas, durante la cual Chile apoyó encubiertamente a las fuerzas británicas. Como anticipo primero y como premio después por los servicios prestados, la FAC recibió más Hunter en abril de 1982 y enero de 1983, además de tres Canberra PR.Mk 9 ex RAF en 1982 con los que conseguir información de primera mano (uno de esos aviones se perdió en 1983 a causa de un accidente).

Curiosamente, la FAC tiene una flota de transporte relativamente pequeña, con dos C-130H Hercules y cinco viejos Douglas C-47 apoyados por unos 14 de Havilland Canada Twin Otter de los 20 recibidos en origen. Para trayectos de largo alcance y transporte VIP, la FAC cuenta con un Boeing 707 y un Boeing 729 ex LAN Chile. La FAC utiliza algunos Beech Twin Bonanza en misiones de enlace, un Beech King Air 100 en vigilancia aérea y nueve Beech 99 como entrenadores de navegación. La flota de helicópteros se basa en un núcleo de trece Bell UH-1H y algunos UH-1D, y comprende por lo menos seis Aérospatiale Lama (empleados principalmente en tareas de salvamento en los Andes), seis Sikorsky S-55T propulsados a turbina, tres Aérospatiale Super Puma y seis Hiller UH-12, utilizados en tareas de escuela.

La modernización de la flota de entrenamiento ha pasado a ser un tema prioritario. Los Beech T-34 y Cessna T-37 utilizados desde hace años en la base de El Bosque están siendo remplazados por el T-35 Pillán y el T-36 Halcón. El primero fue diseñado en colaboración con Piper Aircraft, utilizando los componentes principales del Cherokee, con el resultado de que 60 juegos de piezas están siendo montados en el nuevo complejo de IndAer Industrial en El Bosque. El Halcón es el modelo español CASA C-101 Aviojet, del que se suministraron cuatro ejemplares en 1981 seguidos por ocho juegos de componentes que montó IndAer. Además de remplazar al T-37 en su papel de entrenador, el C-101 está también siendo desarrollado en una versión monoplaza de ataque ligero, la C-101CC, para remplazar a la flota de A-37, y es posible que este modelo consiga pedidos de exportación de otras fuerzas aéreas de América del Sur.

Un Boeing 707-315C, fotografiado durante una visita a Gran Bretaña. Este aparato es el mayor en las filas de la Fuerza Aérea de Chile.

La FAC necesita aviones más modernos para mantener su efectividad. Se sabe de un pedido de dos transportes EMBRAER EMB-120 Brasilia con los que se iniciará la sustitución de los viejos C-47, al tiempo que se especula sobre la posibilidad de unas negociaciones para la adquisición de aviones SEPECAT Jaguar procedentes de la RAF para complementar, y posiblemente sustituir, a la flota de aparatos Hunter.

El Servicio de Aviación Naval de Chile está dividido en tres escuadrones de vuelo, con cuartel general en El Belloto, cerca de Valparaíso. Una unidad de patrulla está equipada con seis EMBRAER EMB-111AN recibidos en 1978-79, y que son utilizados en misiones de reconocimiento en alta mar en beneficio de la Armada. Para requerimientos de la flota y transporte en general se emplean tres EMB-111C Bandeirante, cuatro CASA C-212 Aviocar y un Piper Navajo, en tanto que una unidad de helicópteros SAR y de enlace cuenta con ocho Aérospatiale Alouette III (algunos de ellos con armamento ligero), tres Bell 206 JetRanger y tres Bell 47G.

El Comando de Aviación es el arma aérea del Ejército y utiliza un elemento de helicópteros equipado con nueve SA 330L Puma recibidos en 1973, tres Bell UH-1H, dos Bell 206 JetRanger y seis Lama. Los aviones de ala fija destinados a enlace, transporte y observación incluyen seis CASA C-212 Aviocar, cuatro Piper Navajo, dos Piper Cherokee Six y un Cessna Skymaster.

Unidades de vuelo de la FAC

Unidades de combate

Dassault-Breguet Mirage 50FCH/DCH

Unidad	*Base*
Grupo de Aviación 4	Santo Domingo de las Rocas

Northrop F-5E/F Tiger II

Unidad	*Base*
Grupo de Aviación 7	Cerro Moreno

Hawker Hunter FGA.Mk 71/FR.Mk 71A/FGA.Mk 9/F.Mk 6A

Unidad	*Base*
Grupo de Aviación 8	Cerro Moreno

Cessna A-37B

Unidad	*Base*
Grupo de Aviación 1	Los Cóndores
Grupo de Aviación 12	Chabunco

English Electric Canberra PR.Mk 9

Unidad	*Base*
Grupo de Aviación 2	Los Cerrillos

Transporte y entrenamiento

Lockheed C-130H Hercules

Unidad	*Base*
Grupo de Aviación 10	Los Cerrillos

Boeing 707

Unidad	*Base*
Grupo de Aviación 10	Los Cerrillos

Boeing 727

Unidad	*Base*
Grupo de Aviación 10	Los Cerrillos

Aérospatiale Lama

Unidad	*Base*
Grupo de Aviación 10	Los Cerrillos
Escuadrilla de Enlace Aéreo	Cerro Moreno

Douglas C-47

Unidad	*Base*
Escuadrilla de Enlace Aéreo	Cerro Moreno

Sikorsky S-55T

Unidad	*Base*
Escuadrilla de Enlace Aéreo	Cerro Moreno

de Havilland Canada Twin Otter

Unidad	*Base*
Grupo de Aviación 5	El Tepual
Grupo de Aviación 6	Chabunco

Bell UH-1D/H

Unidad	*Base*
Grupo de Aviación 5	El Tepual
Grupo de Aviación 6	Chabunco

Gates Learjet 35A

Unidad	*Base*
Servicio Aéreo Aerofotogramétrico	Los Cerrillos

Beech 99A

Unidad	*Base*
Servicio Aéreo Aerofotogramétrico	Los Cerrillos

Beech King Air 100

Unidad	*Base*
Servicio Aéreo Aerofotogramétrico	Los Cerrillos

Beech T-34

Unidad	*Base*
Escuela de Aviación	El Bosque

Cessna T-37

Unidad	*Base*
Escuela de Aviación	El Bosque

Indaer T-35 Pillán

Unidad	*Base*
Escuela de Aviación	El Bosque

Indaer T-36 Halcón

Unidad	*Base*
Escuela de Aviación	El Bosque

Cessna T-41D

Unidad	*Base*
Escuela de Especialidades	El Bosque

Neiva T-25 Universal

Unidad	*Base*
Escuela de Especialidades	El Bosque

Piper Dakota

Unidad	*Base*
Escuela de Especialidades	El Bosque

Cessna 0-1 Bird Dog

Unidad	*Base*
Escuela de Vuelo Sin Motor	Los Condes

Grob Cirrus

Unidad	*Base*
Escuela de Vuelo Sin Motor	Los Condes

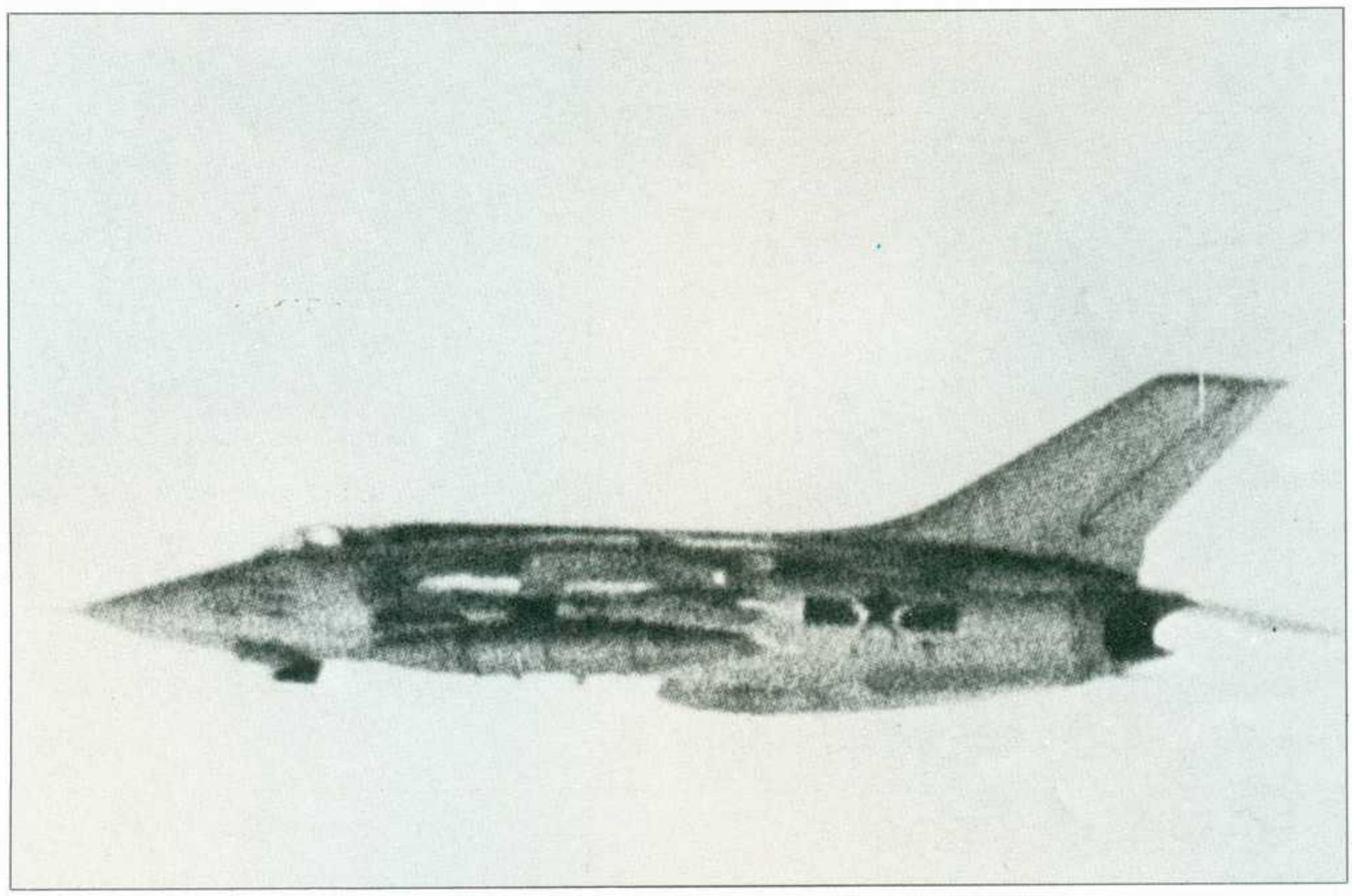
LET Blanik

Unidad	*Base*
Escuela de Vuelo Sin Motor	Los Condes

China

Las Fuerzas Aéreas del Ejército de Liberación Popular son numéricamente la tercera potencia del mundo, pero también una de las que cuentan con material más obsoleto. Desde el punto de vista del equipamiento, los 4 500 aviones que se estima poseen las FAELP apenas han variado desde hace dos décadas, como consecuencia del largo aislamiento a que se ha visto sometido el país en la época de Mao Tse-tung. Las diferencias ideológicas han actuado como una cuña que ha distanciado cada vez más de China a sus principales proveedores de material bélico; desde 1960 la URSS por un lado y la revolución cultural por otro han impedido la introducción de nueva tecnología, tanto en la industria como en las Fuerzas Armadas. Todo el bagaje del Ejército Popular consiste en unos acuerdos que permiten a los chinos la fabricación bajo licencia de algunos aviones de diseño soviético, la mayoría de los cuales se construyen en Shen-yang. El mayor y más importante de estos aviones es el Tupolev Tu-16, conocido en los círculos de la OTAN como «Badger» y denominado por los propios chinos B-6; se trata de un bombardero birreactor de alcance medio capaz de transportar y lanzar la bomba nuclear china. Haciendo caso omiso a las protestas de la URSS, los chinos han continuado la producción intermitente de este avión, hasta mediados los años sesenta. Un modelo anterior al Tu-16 es el Ilyushin Il-28, diseñado a partir de estudios realizados por los alemanes, durante la II Guerra Mundial, sobre los aviones a reacción; el Il-28 es el tipo de más difusión en China, donde se conoce como B-5, y no sólo se ha utilizado en su versión original de bombardero ligero, sino también como bombardero especial, antes de la aparición del B-6. También se halla en servicio un número no determinado de Tu-4, suministrados por la URSS, que son «copia» de las superfortalezas Boeing B-29.

Entre los cazas, el modelo más moderno actualmente en producción es el F-7 o MiG-21, un monoplaza de interceptación. El F-6 (MiG-19), un birreactor de diseño más antiguo, constituye la base de los regimientos de caza, y también se utiliza como cazabombardero. Como complemento se utilizan viejos F-4/F-5, es decir MiG-17 construidos bajo licencia.



Los Kiang A-5 «Fantan» constituyen un elemento de importancia creciente en la capacidad de ataque de las Fuerzas Aéreas del Ejército Popular de China, y han intervenido en el reciente conflicto chino-vietnamita.

A pesar de lo anticuado de su equipo y de la falta de financiación para poder adquirir aviones de combate más sofisticados, las Fuerzas Aéreas del Ejército de Liberación Popular han conseguido producir un diseño nuevo, que entró en servicio en la pasada década: se trata del A-5 «Fantan». Este avión es básicamente similar al F-6, si bien utiliza toberas de admisión laterales en sus motores, con objeto de poder montar un radar de interceptación en su morro; no obstante, la mayoría de los aviones no llevan dicho radar, sino una simple sonda pitot, debido probablemente a que el papel fundamental del avión es el ataque. Los «Fantan» participaron en el reciente conflicto entre China y Vietnam, y es opinión generalizada que muchos fueron derribados por el fuego antiaéreo vietnamita. El A-5 sigue en producción, y existen varios modelos más en período de desarrollo y prueba, ninguno de los cuales ha sido visto todavía.

La flota de transporte china está formada por aviones de corto radio de acción, y totalmente obsoletos; entre ellos predominan los biplanos Antonov An-2 (construidos bajo licencia con la denominación C-5), los Lisunov Li-2 (C-47) y los Il-4. A partir de los años sesenta se han suministrado, desde la URSS, un pequeño número de An-12, An-24 y An-26; asimismo se cuenta con unos 10 aviones Il-18 para el transporte VIP. Para los vuelos de largo alcance, tanto civiles como militares, se utilizan BAe Trident, adquiridos en los años sesenta. Una gran flota de 350 helicópteros H-5 (Mil-Mi-4) fue ampliada a finales de los años setenta con un lote de Aérospatiale Super Frelon y algunos Mil-Mi-8.

Respecto a los patrones occidentales, el entrenamiento de los pilotos sigue siendo anticuado, pero ello no significa que deje de ser cuidadoso. La mayoría de las escuelas de vuelo se encuentran en Fu-cheu, Ch'eng-tu, Yun-nan, Kuang-cheu (Cantón), Kuen-ming, Lan-cheu, Nankín, Pekín, Shen-yang y Wu-han.

Las Fuerzas Aéreas son consideradas en China parte del Ejército de tierra, y su unidad operativa más importante es la división aérea, formada por tres regimientos de tres escuadrones cada uno; cada escuadrón consta de 12 aviones, repartidos en tres escuadrillas de cuatro. La Armada Popular dispone de aviones similares a los de las Fuerzas Aéreas. Las principales funciones de sus aviones son el apoyo a las operaciones anfibias, la patrulla marítima y la lucha antibuque y antisubmarina. Sus fuerzas están formadas por unos 300 cazabombarderos F-5 y F-6, 100 bombarderos B-5 y algunas hidrocanoas Be-6.

Fuerzas Aéreas del Ejército de Liberación Popular

Unidades de combate

Avión	N.° aparatos	N.° unidades
B-6 (Tu-16)	80	4 regimientos
Tu-4 (B-29 copy)	—	4 regimientos
B-5 (Il-28)	400	12 regimientos
A-5 «Fantan»	210 +	6 regimientos
F-7 (MiG-21F)	70 +	2 regimientos
F-6 (MiG-19S)	1 800	40 regimientos
F-5 (MiG-17PF) F-4 (MiG-17F)	1 000 +	20 + regim.

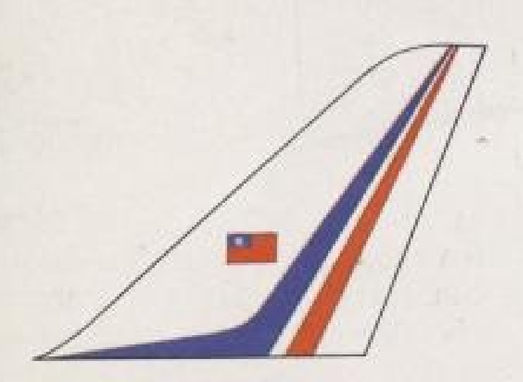
Unidades de segunda línea

Avión	N.° de aparatos
British Aerospace Trident	18
Ilyushin Il-18	10
Ilyushin Il-14	35
Lusinov Li-2 (C-4T)	100
Antonov An-24/-26	20 +
C-5 (An-2)	300
H-5 (Mi-4)	350
Mil-Mi-8	—
Aérospatiale Super Frelon	13
BT-5/6	2 000
FT-5	—
FT-6	—

Aviación de la Armada Popular

Avión	N.° de aparatos
B-5	100
F-6 / F-5	300
Beriev Be-6	20
H-5	50

China Airlines



China Airlines fue constituida por un grupo de personal retirado de las Fuerzas Aéreas de Taiwán el 16 de diciembre de 1959 para llevar a cabo vuelos *charter* domésticos con dos Consolidated PBY-5A Catalina. Los servicios regulares en Taiwán comenzaron en octubre de 1962 con Douglas DC-3 y DC-4 y Curtiss C-46, que fueron complementados en 1969 con la recepción de un NAMC YS-11 (B-156); un segundo YS-11 se recibió el 9 de enero de 1970. Anteriormente, en octubre de 1966, se había recibido un único Lockheed L-1049H para inaugurar el primer servicio internacional de la aerolínea, de Taipei a Saigón, el 2 de diciembre de 1966. Esa ruta fue cubierta por el Super Constellation hasta que fue remplazado en marzo de 1967, empleado exclusivamente en vuelos *charter* en el Sudeste Asiático.

Para expandir la red se encargaron dos Boeing 707-309C, de los que el primero (B-1824) se recibió el 7 de noviembre de 1969. En febrero de 1970 se inauguró una ruta a San Francisco vía Tokio utilizando los nuevos Boeing 707; más tarde se añadieron escalas en Los Angeles y Honolulu.

Entre 1971 y 1977 se utilizaron cuatro Sud-Aviation Caravelle en servicios domésticos y *charter*. Esos aparatos fueron remplazados por tres Boeing 737-281, de los que el primero (B-1872) se recibió el 9 de abril de 1976. Mientras se producía la sustitución de los aviones de corto alcance, la flota de largo alcance comenzaba a incorporar los Boeing 747, más concretamente un 747-132 (B-1860) el 16 de mayo de 1975 y un 747SP (B-1862) el 6 de abril de 1977. Para complementar la expansión de su red regional, China Airlines utiliza el Airbus A300 desde el 22 de junio de 1982, en que recibió el primero de ellos (B-190). Para las rutas lejanas en las que no requiera la capacidad del 747 se encargaron dos Boeing 767-209, el primero de los cuales (B-1836) entró en servicio entre Taipei y Hong Kong el 30 de diciembre de 1982. Ese día China Airlines se convertía en la primera aerolínea asiática usuaria de ese modelo y también en la primera de la región que lo utilizaba.

En la actualidad, la compañía lleva a cabo servicios regulares de pasaje y carga a varios destinos interiores, así como vuelos a distintos puntos en Asia, Europa y América del Norte.

El Sud Aviation Caravelle 3 sirvió en las rutas interiores y los vuelos *charter* de la aerolínea durante seis años.

Flota de China Airlines

Airbus Industrie A300B4-220

N.º Reg.	*N.º Constr.*
B-190	193
B-192	197
B-194	221
B-196	232

Boeing 707

N.º Reg.	*N.º Constr.*
B-1828	18710
B-1830	19178
B-1832	18825
B-1864	21454
B-1866	21843
B-1880	22298
B-1886	22446
B-1888	22447
B-1894	22299
N4508H	22547
N4552V	22805

Bajo pedido
un 747-209F

Boeing 737-281

N.º Reg.	*N.º Constr.*
B-1870	20226
B-1872	20227
B-1874	20277

Boeing 747

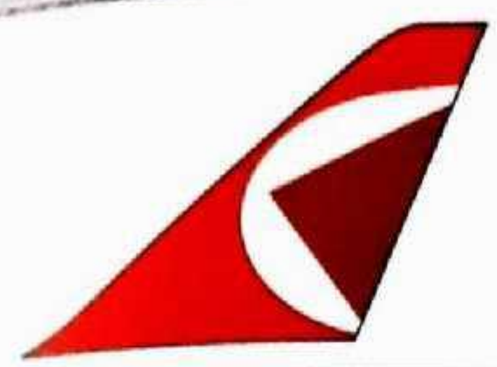
N.º Reg.	*N.º Constr.*
B-1862	21300

Boeing 767-209

N.º Reg.	*N.º Constr.*
B-1836	22681
B-1838	22682

Flota suministrada por Editions JP

En su forma estándar y en la variante SP, el Boeing 747 es el modelo más numeroso de la flota de China Airlines (foto Aviation Letter Photo Service vía John Roach).



CP Air

Fotografiado en las instalaciones de McDonnell Douglas en Long Beach antes de su período de cesión, este DC-10-10 luce el esquema y los distintivos de CP Air pero conserva la matrícula de United Air Lines, N1834U (foto Aerophotos via John Roach).

La fusión de once de las principales compañías menores del país el 30 de enero de 1942 se tradujo en la formación de Canadian Pacific Airlines. Durante la II Guerra Mundial, fueron constantes las polémicas sobre las rutas que debía explotar la nueva compañía debido a que la política aérea gubernamental impedía que dos empresas comerciales canadienses sirvieran una misma ruta. Esta actitud favoreció de forma importante a la línea aérea de financiación estatal, Trans Canada Air Lines. Por su parte, CPA emergió de la guerra con una vasta flota, aunque integrada principalmente por modelos anticuados (los únicos aparatos modernos eran nueve Lockheed Lodestar). No pasó mucho tiempo antes de que se incorporaran 17 transportes militares Douglas C-47 modificados, pero la expansión comercial brilló por su ausencia hasta 1948, en que apareció sobre el tapete la posibilidad de que las empresas canadienses actuaran sobre rutas a Extremo Oriente y Australia. El primer momento de crecimiento real se produjo para CPA cuando se demostró que TCA no podía acceder a las rutas mencionadas por falta de personal y aviones adecuados.

Para hacerse con esos servicios, la compañía encargó cuatro Canadair C-4, de los que el primero, matriculado CF-CPI y adecuadamente bautizado *Empress of Sydney* (Emperatriz de Sidney), fue entregado en mayo de 1949. El 13 de mayo de ese mismo año tuvo lugar el servicio inaugural con destino a Australia (vía las islas Hawai y Fiji). El 19 de noviembre de 1949 se inauguró el primer servicio a Hong Kong, también mediante un Canadair C-4. En el curso de 1950, Pan American World Airways entregó a CPA aviones Douglas DC-4, que la compañía canadiense mantuvo en activo hasta 1953, cuando se recibió el primer Douglas DC-6B (matriculado CF-CUO). Por entonces, el hasta la fecha constante desarrollo de los servicios internacionales dio paso a la expansión de la red de cobertura interior, para la que inicialmente se adquirieron cinco Convair CV-240 de Continental Airlines. El primero de ellos, matriculado CF-CUU y recibido por CPA el 22 de diciembre de 1952, llevó a cabo su servicio inaugural entre Vancouver y Sandspit el 2 de febrero de 1953. A mediados de octubre de 1953, un Douglas DC-6B llevó a término el primer servicio a Sudamérica, volando desde Vancouver a México y Perú.

Para apoyar su contrato de suministro de materiales para la línea de alerta temprana distante (DEW) que se estaba construyendo entre el Yukón y la isla de Baffin, CPA adquirió de Flying Tigers ocho Curtiss C-46F; el primero recibió la matrícula CF-CZG y fue entregado el 28 de enero de 1955, permaneciendo en activo hasta principios de los sesenta. Durante este período, la mayoría de las rutas domésticas de CPA pasaron a manos de las compañías rivales, principalmente Pacific Western y Transair; esta última acabó por adquirir casi todos los C-46F de CPA. El 3 de junio de 1955, CP Air llevó a cabo su primer servicio transpolar (de Vancouver a Amsterdam, vía Edmonton y Sondre Stromfjord), que fue realizado por un Douglas DC-6B. Amsterdam fue seleccionada como destino en Europa debido a que Trans-Canada Air Lines utilizaba ya Londres como base de arribada.

En 1958, CPA recibió su primer avión a turbohélice, el Bristol Britannia 314, del que el primer ejemplar se recibió el 9 de abril de ese año con la matrícula CF-CZA. El Britannia fue encargado específicamente para la cobertura de la ruta transpolar a Amsterdam: el servicio inaugural de este modelo acaeció, con destino a la capital neerlandesa, el 1 de junio, mientras que el 23 de agosto del mismo año tuvieron lugar los primeros a Tokio y Hong Kong. Tras dos infructuosos intentos, a principios de los cincuenta, por incorporar el de Havilland Comet, Canadian Pacific Airlines recibió su primer aparato a turborreacción, el 22 de febrero de 1961: un Douglas DC-8-43 matriculado CF-CPF. El 31 de mayo de 1961, el DC-8 sustituyó al Britannia en la ruta polar a Amsterdam y acabó por remplazar a los DC-6B y a los Britannia en toda la red internacional.

En la segunda mitad de 1968 se adoptó la denominación actual de CP Air y el esquema de pintura que hoy lucen sus aviones. Ese mismo año, el 21 de octubre de 1968, la compañía recibió su primer Boeing 737-217, que ostentaba la matrícula CF-CPB. Con la introducción de este modelo en la red doméstica, el viejo DC-6B de motores alternativos fue retirado finalmente de servicio. El 27 de abril de 1967, CP Air se convirtió en una aerolínea equipada sólo con reactores al darse de baja los últimos DC-3 y DC-6B. En menos de un año, el 11 de marzo de 1970, arribó a las filas de la empresa otro modelo Boeing, el hoy popular 727-17 (el primer ejemplar recibido estaba matriculado CF-CPN). Este tipo pasó a servir las rutas domésticas junto a los 737.

Los dos últimos modelos incorporados a la flota de CP Air han sido el Boeing 747-217B (el primero llegó en noviembre de 1973 con la matrícula CF-CRA) y el McDonnell Douglas DC-10-30 (en marzo de 1979; el primero matriculado C-GCPC). Estos dos aparatos de fuselaje ancho tienen actualmente a su cargo la totalidad de las rutas internacionales, con destinos en Australia, Estados Unidos, Europa, Extremo Oriente y Sudamérica. La red interior, con nueve destinos principales, está servida por los Boeing 737. Actualmente, CP Air vuela también *charters* a puntos meridionales en EE UU, a México, Gran Bretaña y República Federal de Alemania.

Flota actual de CP Air

Boeing 727-217

N.º Reg.	*N.º Constr.*
C-GCPA	21055
C-GCPB	21056

(alquilados a Dan-Air como G-BKAG y G-BKNG, respectivamente)

Boeing 737-217

N.º Reg.	*N.º Constr.*
C-FCPE	19887
C-FCPU	19888
C-FCPV	20196
C-FCPZ	20197
C-GCPM	21716
C-GCPN	21717
C-GCPO	21718
C-GCPP	22255
C-GCPQ	22256
C-GCPS	22257
C-GCPT	22258
C-GCPU	22259
C-GCPV	22260
C-GCPX	22341
C-GCPY	22342
C-GCPZ	22658
C-GFCP	22659
C-GJCP	22728
C-GKCP	22729
C-GMCP	22864
C-GQCP	22865

Boeing 747-217B

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
C-FCRA	20801	Empress of Japan
C-FCRB	20802	Empress of Canada
C-FCRD	20927	Empress of Australia
C-FCRE	20929	Empress of Italy

Boeing 767-217
Bajo pedido
cuatro aparatos

McDonnell Douglas DC-10-10

N.º Reg.	*N.º Constr.*
N1834U	47966
N1836U	47968
N1837U	47969

(alquilados de United Air Lines)

McDonnell Douglas DC-10-30

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
C-GCPC	46540	Empress of Amsterdam
C-GCPD	46541	Empress of Sydney
C-GCPE	46542	Empress of Milan
C-GCPF*	46543	Empress of Santiago
C-GCPG*	48285	Empress of Fiji
C-GCPH*	48288	Empress of Lima
C-GCPI	48296	Empress of Honolulu
C-GCPJ	46991	Empress of Rome

(*alquilados a United Air Lines)

Flota suministrada por Editions JP

CSA

El Tupolev Tu-134A es el principal elemento de CSA en las rutas de medio alcance. Las letras OK-JET que aparecen en la cola se refieren al prefijo de matrícula checoslovaca «OK» (foto Austin J. Brown)

Ceskoslovenske Statni Aerolinie (CSA) se formó el 28 de julio de 1923 y realizó, tres meses después, el 28 de octubre, el primer servicio experimental entre Praga y Uzgorod, empleando en principio el Aero A-14 (un diseño de Brandenburg). Luego adquirió los de Havilland D.H.50 y Farman Goliath. En 1930, realizó el primer vuelo internacional con destino a Zagreb al que siguieron servicios a Austria, Rumania y URSS. Durante 1930 la compañía compró algunos Savoia-Marchetti S.M. 73, cuatro Airspeed Envoy y un Saro Cloud.

Durante la II Guerra Mundial la compañía, junto a la otra línea aérea checa (la CLS), pasó a formar parte de la red alemana, tras ser absorbida por la Lufthansa en marzo de 1939. Una vez acabadas las hostilidades, sólo sobrevivió la CSA que el 1.° de marzo de 1946 recomenzó sus servicios con aparatos Douglas DC-3 y Junkers Ju 52/3 m. A finales de 1947, la red de servicios de la compañía incluía la mayoría de las capitales europeas. A principios de 1949, adquirió dos Ilyushin Il-12 (más tarde se compraron ocho en total) e intentó operar en las rutas trasatlánticas con los Douglas DC-4. En 1948, el paso a un régimen socialista representó para la CSA una reducción de sus operaciones y hasta la década de los cincuenta no recomenzó su expansión, iniciada mediante la compra de los Ilyushin Il-14 construidos en Checoslovaquia bajo licencia.

Una fecha importante en la historia de la compañía la constituyó el año 1957, en que CSA fue la primera compañía extranjera que operó con el birreactor Tupolev Tu-104, que inicialmente sirvió en las rutas con destino a Bruselas, Moscú y París; el 1.° de abril de 1960, la compañía sustituyó con este avión al Il-14 en la ruta Praga-Londres. A principios de los años sesenta se empezaron a retirar los anticuados Il-12, sustituyéndolos por el Ilyushin Il-18, equipado por cuatro turbohélices. Durante este período, se abrieron nuevas rutas a Bombay, Dakar y Yakarta, y comenzaron las negociaciones con el Gobierno canadiense para iniciar servicios con destino a Montreal, vía Amsterdam. De modo que hacia 1960, CSA se convirtió en la primera línea aérea del Este europeo que operaba a nivel mundial. El 3 de febrero de 1962 con un Bristol Britannia alquilado (matrícula OK-MBA), comenzó los vuelos a La Habana (Cuba). Su primer Ilyushin Il-62 le fue cedido por la compañía soviética Aeroflot en mayo de 1968. El 4 de mayo de 1970, abrió la ruta Praga-Nueva York, con escalas intermedias en Amsterdam y Montreal, utilizando un Il-62.

CSA enlaza Praga con casi todas las capitales europeas mediante una extensa red de vuelos. También mantiene servicios con el Oriente Medio, África Occidental, América Central y América del Norte. Además cubre una amplia red de vuelos interiores entre diferentes localidades de Checoslovaquia.

Flota actual de CSA

Ilyushin Il-18D

N.° Reg.	*N.° Constr.*
OK-VAF	186009004
OK-WAJ	187010101

Ilyushin Il-18E

N.° Reg.	*N.° Constr.*
OK-PAI	181003105

Ilyushin Il-62

N.° Reg.	*N.° Constr.*
OK-ABD	10902
OD-DBE	31501
OK-EBG	41602
OK-FBF	41805
OK-GBH	62404
OK-YBA	90602
OK-YBB	90603
OK-ZBC	00701

Ilyushin Il-62M

N.° Reg.	*N.° Constr.*
OK-JBI	2932748
OK-JBJ	4933456
OK-KBK	1035435

Let-410 Turbolet

N.° Reg.	*N.° Constr.*
OK-ADN	0004
OK-ADO	0005
OK-ADP	0101
OK-ADQ	0003
OK-ADT	0102
OK-CDR	0202
OK-CDS	0203
OK-DDV	0209

(Nota: se desconoce el destino actual de estos aviones)

Tupolev Tu-134A

N.° Reg.	*N.° Constr.*
OK-AFA	1351406
OK-AFB	1351410
OK-CFC	2351504
OK-CFE	2351602
OK-CFF	2351603
OK-CFG	2351710
OK-CFH	2351801
OK-DFI	3351908
OK-EFJ	23128
OK-EFK	23130
OK-HFL	49913
OK-HFM	60142
OK-IFN	60282

Yakovlev Yak-40

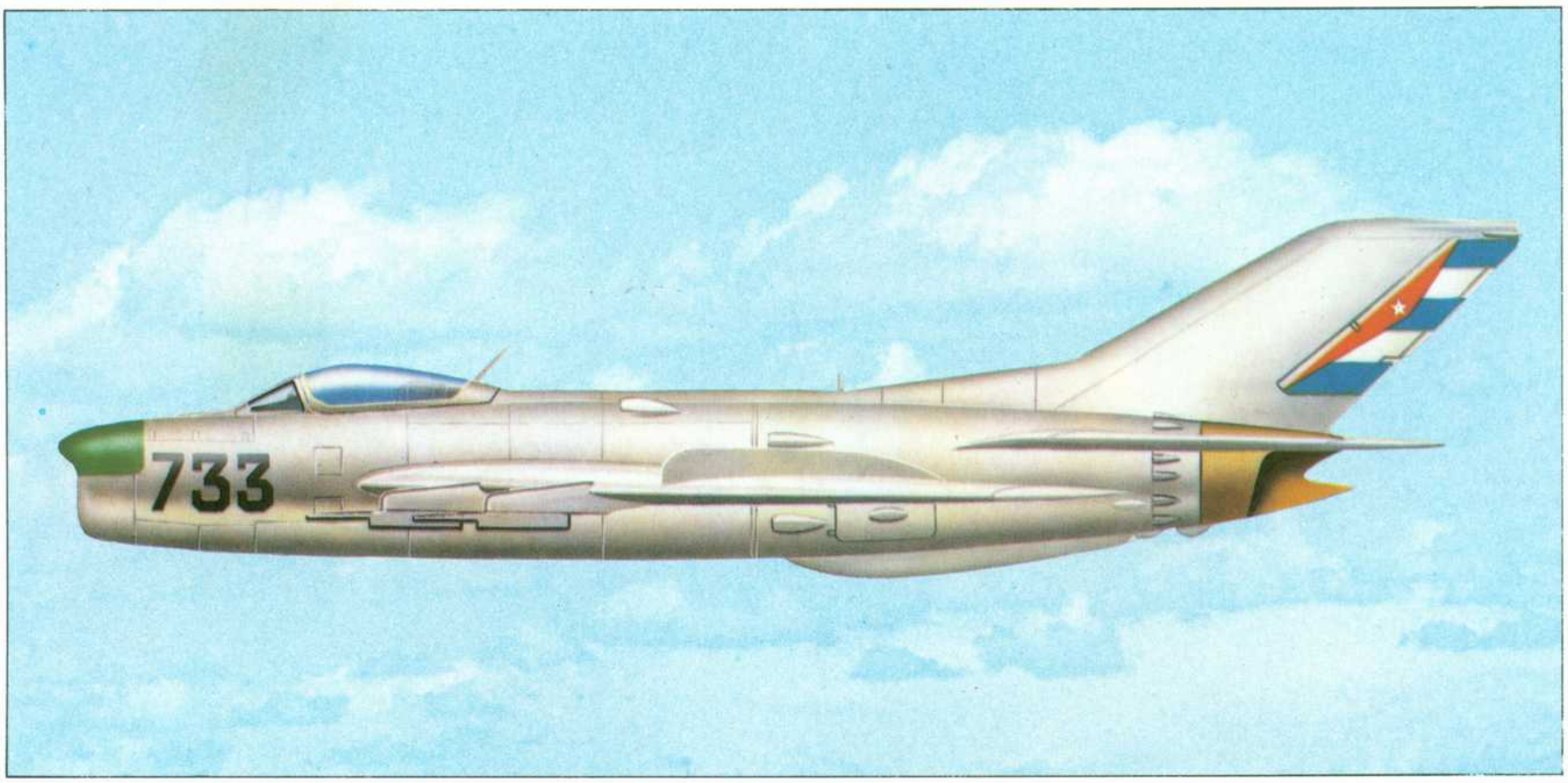
N.° Reg.	*N.° Constr.*
OK-EEA	9431436
OK-EEB	9431536
OK-EEC	9440737
OK-EED	9440837
OK-EEF	9440937
OK-EEG	9441037
OK-FEH	9510304
OK-FEI	9510440
OK-FEJ	9510540

(Nota: se desconoce el destino actual de estos aviones)

Yakovlev Yak-40K

N.° Reg.	*N.° Constr.*
OK-GEK	9641050
OK-GEL	9640651
OK-GEM	9640851
OK-GEN	9641251
OK-GEO	9641451
OK-HEP	9730555
OK-HEQ	9741056
OK-HER	9741156

CUBA



Dos escuadrones cubanos de apoyo táctico están equipados con MiG-17MF «Fresco», de los que Cuba ha recibido 35 ejemplares de la Unión Soviética.

La existencia de la Fuerza Aérea Revolucionaria cubana (FAR) es un constante elemento de perturbación para el equilibrio geopolítico de la zona del Caribe, donde el régimen de Fidel Castro es cuestionado prácticamente desde sus comienzos por EE UU y diversos países de la región. Sin embargo, la supervivencia del socialismo en Cuba es al menos en parte fruto de la decidida acción de la FAR durante el frustrado desembarco en Bahía de Cochinos. También muy peligrosa para la estabilidad del área resulta la presencia norteamericana en la base aeronaval de Guantánamo, objeto de continuas reclamaciones por parte del gobierno cubano.

La historia de la aviación militar cubana ha estado marcada por diversas situaciones condicionantes. Sus orígenes se remontan a 1917, momento en que Cuba constituyó sus primeras unidades aéreas. Este incipiente servicio aéreo se vio prácticamente desarticulado a consecuencia de los huracanes que azotaron el Caribe en 1926, circunstancia de la que no se recuperaría hasta bien entrada la década de los treinta. Tras la llegada al poder de Fulgencio Batista, en 1933, los aviones militares cubanos quedaron en manos de pilotos extranjeros, principalmente norteamericanos. Uno de tales pilotos, Leonard Povey, a los mandos de un Curtiss Hawk II, inventó casualmente la maniobra acrobática conocida como «ocho cubano» (una variante del «ocho acostado», consistente en efectuar dos rizos ascendentes interiores ligados por un medio tonel).

La participación cubana en la II Guerra Mundial fue poco relevante, limitándose a la vigilancia de sus propias aguas jurisdiccionales por medio de biplanos Waco y Boeing PT-16 Stearman de entrenamiento. Su colaboración «pasiva», consistente en poner sus bases a disposición de los Aliados, fue premiada con la entrega de aviones procedentes de los excedentes bélicos norteamericanos, que permitieron crear en 1955 la Fuerza Aérea del Ejército de Cuba. Tras el derrocamiento de Batista, en 1958, la aviación militar cubana jugó un papel trascendental en el mantenimiento de la soberanía del nuevo régimen revolucionario.

Los servicios secretos estadounidenses, instigadores de una invasión por parte de exiliados anticastristas, utilizaron una serie de subterfugios para ocultar el apoyo de la administración Kennedy a la operación y reforzar la imagen de que el desembarco respondía únicamente a asuntos internos cubanos: relacionada con estos intentos estuvo la supuesta deserción de un piloto castrista a bordo de un B-26 Invader. Sin embargo, el embajador de Cuba en las Naciones Unidas pudo demostrar que en realidad no se trataba de un avión cubano sino un aparato norteamericano pintado (incorrectamente) con emblemas cubanos; por lo demás, al igual que los restantes aviones suministrados a las fuerzas invasoras, era un B-26B y no un B-26C de los que disponía el gobierno cubano. La invasión, conocida como operación «Plutón», tuvo lugar el 17 de abril de 1961 con el desembarco de 1 500 anticastristas transportados desde Nicaragua en buques civiles. Los desembarcos en Bahía de Cochinos no consiguieron la cobertura aérea suficiente para anular en sus bases a los bombarderos cubanos. Los planes de los invasores fueron desbaratados por los viejos Sea Fury y Lockheed T-33, que llegaron a hundir dos de los buques invasores (el *Rio Escondido* y el *Houston*), y por los escasos B-26C supervivientes. La falta de coordinación entre los B-26B anticastristas y los cazas del portaviones USS *Essex*, que debían darles escolta, hizo que los bombarderos llegaran a la cabeza de playa sin cobertura; así pues, los T-33 y Sea Fury derribaron a nueve y pusieron en fuga a los restantes. La acción de los obsoletos aparatos de la FAR dio al traste con la operación.

A raíz de estos acontecimientos, la postura cubana se radicalizó, abriéndose más a la ayuda soviética. El reequipamiento de la FAR comenzó con 30 MiG-17 y 20 MiG-19, además de una treintena de aviones de transporte y helicópteros Mil Mi-4. A consecuencia de la famosa «crisis de los misiles» de 1962, no llegaron a desplegarse en la isla ingenios balísticos de medio alcance del tipo SS-4, retirándose de Cuba 33 bombarderos a reacción Il-28, pero se mantuvo el emplazamiento de misiles antiaéreos SA-2 y cohetes de artillería de la serie FROG.

Los siguientes pasos consistieron en la llegada de MiG-21F y MiG-21MF. En 1978 se produjo la entrega de MiG-23/27; también se han recibido helicópteros de los tipos Mi-8 y Mi-24, estos últimos a principios de 1982.

Equipamiento de las unidades de vuelo de la FAR

Efectivos de combate
Apoyo táctico
65 MiG-17F
15 MiG-23BM o MiG-27
Interceptación
35 MiG-19SF
80 MiG-21F/MF
15 MiG-23S
Helicópteros de combate
Número indeterminado de Mil Mi-24

Efectivos de entrenamiento
12 MiG-15UTI
10 MiG-21U
2 MiG-23U
20 Zlin Z326 Trener

Efectivos de transporte
Ala fija
12 Antonov An-2
4 Antonov An-24
20 Antonov An-26
Helicópteros
12 Mil Mi-4
20 Mil Mi-8

Nota: No se dispone de datos concretos acerca de las bases a las que está asignado cada tipo de avión. Las principales son: Camagüey, Campo Libertad, Güines, La Habana, Holguín, San Antonio, San Julián, Santa Clara, Santiago de Cuba y Varadero.

Cubana

Cubana está casi exclusivamente equipada con material soviético. En la foto, un avión de carga Antonov An-26 (foto Austin J. Brown).

La empresa Consolidada Cubana de Aviación comenzó a operar el 27 de junio de 1961, pero la historia de la compañía comienza en realidad el 8 de octubre de 1929 cuando el grupo de empresas aeronáuticas Curtiss fundó la Compañía Nacional Cubana de Aviación Curtiss S A, que se dedicó en un principio a la enseñanza y a los vuelos charter. En mayo de 1932 la compañía ya servía una red interior de 1 190 km de extensión. Al decaer en 1932 el imperio Curtiss-Keys, la Pan American aprovechó para adquirir la línea cubana, con fecha 6 de mayo, eliminando el nombre de Curtiss de su razón social.

El 1 de febrero de 1944 se eliminó la palabra «Nacional» de la designación y la participación estadounidense se redujo al 52 % en noviembre de 1945. Posteriormente el capital extranjero se fue reduciendo gradualmente hasta que, el 26 de julio de 1953, la Pan American se retiró de la administración de la compañía. El primer DC-3 (matrícula CU-P38) fue adquirido en 1946, comenzando los servicios internacionales de Cubana el 15 de mayo del mismo año.

Un DC-4 Skymaster (matriculado CU-P188) inauguró el servicio trasatlántico cubano, vía Bermudas, Azores y Lisboa, el 26 de abril de 1948. Cinco años después, en junio de 1953, Pan American cedió dos Lockheed L-049 Constellation (registrados como CU-T547 y CU-T532) a Cubana, que sustituyó con ellos a los DC-4 en su ruta trasatlántica el 15 de junio de 1953. Los servicios a Ciudad de Méjico comenzaron el 17 de setiembre de 1954, y a Nueva York el 12 de mayo de 1956. Para modernizar aún más su servicio transoceánico, el primer Lockheed L-1049E (matriculado CU-P573) fue adquirido el 8 de noviembre de 1954, comenzando a volar entre La Habana y Madrid el 22 de noviembre de ese mismo año.

Los L-049 que volaban a Miami fueron sustituidos por el primer turbohélice de la compañía, un Vickers Viscount 755D (matriculado CU-T603), entregado el 16 de mayo de 1956. Otro avión británico, un Bristol Britannia 318 (registrado CU-T698) fue entregado el 15 de diciembre de 1958, entrando en servicio en la ruta a Ciudad de México el 22 de diciembre, y en la de Nueva York poco tiempo después. Al conquistar el poder Fidel Castro el 16 de febrero de 1959, los servicios de la Cubana fueron profundamente modificados: al ser imposible obtener piezas de recambio para los Lockheed a causa del embargo y cerco económico decretado por EE UU, tuvieron que retirarse los aviones estadounidenses. Para atender los servicios internos se adquirieron a principios de la década de los sesenta 12 Ilyushin Il-14 (matriculados CU-T814 a CU-T825) y en 1963 se recibieron tres turbohélices de largo radio de acción Ilyusin Il-18D (registrados CU-T830 a CU-T832), que fueron empleados en servicios a Kingston (Jamaica), Barbados, Puerto España, las Guayanas y México.

En junio de 1961, con la absorción de otras dos líneas cubanas, Aerovías Q y Expreso Aéreo Interamericano, se formó la actual compañía. A finales de 1973 llegaron los tres primeros Antonov An-24V con destino a los servicios interiores, seguidos posteriormente por más ejemplares, mientras que los Antonov An-26 versión mejorada, lo hicieron a finales de 1978. Los primeros reactores de Cubana fueron los Ilyushin Il-62 alquilados por Aeroflot en noviembre de 1974 con destino a la ruta de Madrid. Mientras esperaba la entrega de sus propios Il-62, a principios de 1976, Cubana también alquiló tres Douglas DC-8-43 a la Air Canada, uno de los cuales, el CU-T1210, permaneció en servicio hasta el 8 de mayo de 1978, perdiéndose los otros dos en sendos accidentes a los pocos meses de entrar en servicio.

En los últimos tiempos la compañía ha adquirido nuevo material de origen soviético: Yakovlev Yak-40 en octubre de 1977 y el primer Tupolev Tu-154B-2 (matriculado CU-T1222) el 8 de diciembre de 1980.

En la actualidad Cubana vuela con carga o pasaje desde La Habana a Barbados, Berlín-Este, Georgetown (Guyana), isla Granada, Kingston, Lima, Luanda, Madrid, Panamá, Puerto España, Praga y Trípoli, aparte de otras siete rutas interiores.

Flota actual de Cubana

Antonov An-24V

Matrícula	*N.º Constr.*
CU-T877	
CU-T878	02410
CU-T880	
CU-T881	
CU-T882	2602

Antonov An-24RV

Matrícula	*N.º Constr.*
CU-T923	09404
CU-T924	09405

Antonov An-26

Matrícula
CU-T1228
CU-T1230
CU-T1231
CU-T1232
CU-T1237
CU-T1238
CU-T1239
(cargueros)

Antonov An-2

Matrícula
CU-T1035
CU-T1107
CU-T1113

Bristol 175 Britania 318

Matrícula	*N.º Constr.*
CU-T669	13433

(cargueros)

Ilyushin Il-14

Matrícula
CU-T814
CU-T815
CU-T816
CU-T817
CU-T818
CU-T820
CU-T821
CU-T822
CU-T823
CU-T824
CU-T825

Ilyusin Il-18D

Matrícula	*N.º Constr.*
CU-T899	188011102
CU-T900	188011104

Ilyushin Il-62 M

Matrícula	*N.º Constr.*	*Nombre*
CU-T1208	72602	Capitán Wilfredo Pérez
CU-T1209	72603	
CU-T1215	1828243	
CU-T1216	3829748	
CU-T1217		
CU-T1218		
CU-T1225		
CU-T1226		

Tupolev Tu-154B-2

Matrícula	*N.º Constr.*
CU-T1222	447
CU-T1223	
CU-T1224	
CU-T1227	

Yakovlev Yak-40

Matrícula	*N.º Constr.*
CU-T1202	9631449
CU-T1203	—
CU-T1207	—
CU-T1212	9737154
CU-T1213	—
CU-T1219	9840959
CU-T1220	—
CU-T1221	

Lista suministrada por Editions JP

Delta Air Lines (1)

En la foto, el segundo Boeing Modelo 767-232 con los colores de Delta y, también, el tipo más moderno de su flota. Utilizado en rutas medias y cortas, este avión está propulsado por dos turbofan General Electric CF6-80A y en su cabina sólo «habitan» dos tripulantes.

La compañía aérea Delta Air Services, fundada en 1925 por C.E. Woolman, inauguró los vuelos de pasaje el 16 de junio de 1929, entre las ciudades de Atlanta (Georgia) y Birmingham, en Alabama. Este servicio inicial se extendió hasta Dallas, vía Jackson, poco tiempo después. Los vuelos de pasaje tuvieron que ser suspendidos el 16 de setiembre de 1930, cuando Delta no recibió los contratos postales correspondientes a sus rutas. Quien se benefició de ello fue American Airlines, que incorporó parte de la cobertura de Delta a su propia red.

En 1934 se adoptó el nombre actual de la compañía, Delta Air Lines, y ésta recibió su primer contrato de transporte postal, entre las localidades de Charleston y Fort Worth, empleándose inicialmente aviones Travel Air. En noviembre de 1940, Delta recibió su primer bimotor Douglas DC-3, que fue matriculado NC28340 y bautizado *City of Atlanta*. En 1942, las rutas de Cincinnati, Savannah y Nueva Orleans eran servidas por una flota compuesta por cinco Douglas DC-3 y cuatro L-10A Electra.

Como aportación al ingente esfuerzo de guerra, dos terceras partes de los aviones de la compañía fueron destinados a misiones militares. En febrero de 1942 se erigió un centro de modificación de aviones en la base de operaciones de la compañía, en Atlanta, y por él pasaron casi un millar de aparatos. En 1945, este centro tuvo a su cargo un programa de emergencia que requirió la remodelación de 45 Boeing B-29 Superfortress. En julio de ese mismo año, Delta obtuvo la prestigiosa ruta entre Chicago y Miami. Estre trayecto, sobre el que se realizaron cuatro vuelos diarios a partir del 1 de diciembre de 1945, estaba servido por Douglas DC-3 y tenía varias escalas regulares. En noviembre de 1946 se inauguró un vuelo sin escalas mediante los Douglas DC-4, de los que el primero fue recibido el 14 de diciembre de 1945 y matriculado NC37473. El 5 de noviembre de 1948 se entregó a Delta el primero (N1903M) de los tres Douglas DC-6 encargados; este modelo remplazó a los DC-4 en la ruta de Miami, sólo para ser sustituido en abril de 1954 por los nuevos Douglas DC-7.

Para su despliegue en los servicios de menor alcance de su red, la compañía encargó veinte Convair CV-340, de los que el primero, matriculado N4801C, fue entregado el 18 de diciembre de 1952. El 1 de mayo de 1953, la aerolínea Chicago and Southern Air Lines se fusionó con Delta. Esta unión supuso un incremento de la cobertura de la compañía (incluidos vuelos internacionales) y de su parque de aviones, entre los que ahora se hallaban ocho CV-340, pendientes de recepción, y seis Lockheed L-649A Constellation, encargados todos ellos por CSAL. Los 38 Convair que llegaron a integrar la flota de Delta fueron convertidos paulatinamente al estándar CV-440. Otra expansión de importancia tuvo lugar el 1 de febrero de 1956, cuando Delta comenzó a operar en la línea Nueva York-Washington, en la que se emplearon inicialmente cuatro Lockheed L-049 Constellation adquiridos de Pan American.

En el otoño de 1958, el parque de la compañía comprendía 77 aviones, de los que la gran mayoría eran Convair 440 (28 ejemplares), Douglas DC-7 (21) y Douglas DC-3 (12). El 18 de setiembre de 1959, un Douglas DC-8-11 voló de Nueva York a Atlanta, realizando así la primera operación de Delta con un avión a reacción. El primero de estos modernos aparatos fue servido a la compañía el 21 de julio de 1959. Ocho meses después, el 15 de mayo de 1960, voló el primer Convair CV-880 con los colores de Delta.

Para remplazar a los viejos Convair CV-440, Delta Air Lines encargó, en abril de 1963, 14 Douglas DC-9-14: el primero, matriculado N3302L, fue recibido el 9 de junio de 1966. El 8 de diciembre de ese año, Delta se convertía en la primera compañía que introducía en servicio al DC-9.

En 1969, Delta Air Lines se convertía en una compañía enteramente equipada con reactores, poseyendo una flota de 68 Douglas DC-9,45 Douglas DC-8 y 16 Convair 880. Su primer avión de fuselaje ancho fue el Boeing 747-132, de los que el primero se recibió el 26 de setiembre de 1970 y fue matriculado N9896. El 25 de octubre de ese año, el 747 efectuaba su primer servicio. El 10 de octubre de 1972, Delta alquilaba su primer Douglas DC-10-10, matriculado N601DA, de United Airlines. El 1 de agosto, Northeast Airlines se asoció con Delta, que recibió, como dote de la unión, aviones Fairchild FH-227 y Boeing 727, amén de varias rutas a la costa este y a las Bahamas y Bermudas. Ese año, Delta volaba a 99 ciudades. El DC-10 duró poco tiempo en la flota y fue remplazado por el Lockheed L-1011 TriStar: el ejemplar inicial fue el N701DA, que fue recibido el 3 de octubre de 1973 y realizó su primer servicio el 16 de noviembre. Así, en el espacio de tres años, Delta utilizó todos los modelos de fuselaje ancho fabricados en Estados Unidos. El 1 de mayo de 1978 se inauguró un nuevo servicio, el que enlazaba Londres desde Nueva Orleans y Atlanta, ruta en la que en un primer momento se emplearon dos L-1011-200 TriStar alquilados de TWA, los matriculados N31029 y N81028. Desde 1978, el único modelo nuevo incorporado a la flota ha sido el Boeing 767-232, cuyo primer ejemplar, matriculado N102DA y bautizado *Spirit of Delta*, llegó a manos de la compañía del 25 de octubre de 1982. Ello ha supuesto para Delta la posesión de todos los aviones comerciales de fuselaje ancho, a excepción del europeo Airbus Industrie A300/310.

Delta Air Lines (2)

Los DC-8 Super 71 son los cuatrimotores de Delta Airlines que gozan del menor nivel de emisión de ruidos y los que mejor se adaptarán a futuras legislaciones a este respecto (foto John Roach).

Flota actual de Delta Air Lines

Boeing 727-232

N.º Reg.	*N.º Constr.*
N400DA	21144
N401DA	21145
N402DA	21146
N403DA	21147
N404DA	21148
N405DA	21149
N405DA	21150
N406DA	21151
N407DA	21152
N408DA	21153
N409DA	21222
N410DA	21223
N411DA	21223
N412DA	21232
N413DA	21233
N414DA	21256
N415DA	21257
N416DA	21258
N417DA	21259
N418DA	21271
N419DA	21272
N420DA	21273
N421DA	21274
N452DA	20634
N453DA	20635
N454DA	20636
N455DA	20637
N456DA	20638
N457DA	20639
N458DA	20640
N459DA	20641
N460DA	20642
N461DA	20643
N452DA	20644
N463DA	20645
N464DA	20646
N465DA	20647
N466DA	20743
N467DA	20744
N468DA	20745
N469DA	20746
N470DA	20747
N471DA	20748
N472DA	20749
N473DA	20750
N474DA	20751
N475DA	20752
N476DA	20753
N477DA	20754
N478DA	20755
N479DA	20756
N480DA	20860
N481DA	20861
N482DA	20862
N483DA	20863
N484DA	20864
N485DA	20865
N486DA	20866
N487DA	20867
N488DA	21018
N489DA	21019
N490DA	21020
N491DA	21060
N492DA	21061
N493DA	21062
N494DA	21074
N495DA	21075
N496DA	21076
N497DA	21077
N498DA	21142
N499DA	21143
N501DA	21303
N502DA	21304
N503DA	21305
N504DA	21306
N505DA	21307
N506DA	21308
N507DA	21309
N508DA	21310
N509DA	21311
N510DA	21312
N511DA	21313
N512DA	21314
N513DA	21315
N514DA	21430
N515DA	21431
N516DA	21432
N517DA	21433
N518DA	21469
N519DA	21470
N520DA	21471
N521DA	21472
N522DA	21582
N523DA	21583
N524DA	21584
N525DA	21585
N526DA	21586
N527DA	21587
N528DA	21702
N529DA	21703
N530DA	21813
N531DA	21814
N532DA	22045
N533DA	22046
N534DA	22047
N535DA	22048
N536DA	22049
N537DA	22073
N538DA	22076
N539DA	22385
N540DA	22386
N541DA	22387
N542DA	22391
N543DA	22392
N544DA	22493
N545DA	22494
N546DA	22677

Boeing 737-232 Advance

N.º Reg.	*N.º Constr.*
N301DL	23073
N302DL	23074
N303DL	23075
N304DL	23076
N305DL	23077

Bajo pedido

28 aviones, a entregar en el curso de 1984

Boeing 757-232

Bajo pedido

30 aviones, a entregar en 1985-87; n.os constr. 22808 a 22817

Boeing 767-232

N.º Reg.	*N.º Constr.*
N101DA	22213
N102DA	22214
N103DL	22215
N104DA	22216
N105DA	22217
N106DA	22218
N107DL	22219
N108DL	22220
N109DL	22221
N110DL	22222
N111DN	22223
N112DL	22224
N113DA	22225
N114DL	22226
N115DA	22227

Bajo pedido

Cinco aviones (n.os constr. 22228 a 22232) a entregar en 1984; sus matrículas pueden ser N116DL, N117DA, N118DA, N119DA y N120DA (los sufijos pueden variar)

Douglas DC-8 Super 71

N.º Reg.	*N.º Constr.*
N826E	45079
N1300L	46014
N1302L	46029
N1303L	46030
N1304L	46048
N1307L	46056

McDonnell Douglas DC-9-32

N.º Reg.	*N.º Constr.*
N1261L	47317
N1262L	47257
N1263L	47258
N1264L	47259
N1265L	47260
N1266L	47261
N1267L	47262
N1268L	47284
N1269L	47285
N1270L	47318
N1271L	47319
N1272L	47320
N1273L	47321
N1274L	47322
N1275L	47323
N1279L	47358
N1280L	47359
N1281L	47377
N1282L	47378
N1283L	47379
N1288L	47443
N1289L	47444
N1290L	47445
N1291L	47466
N1292L	47529
N1293L	47486
N1294L	47616
N1295L	47525
N3335L	47176
N3336L	47177
N3337L	47273
N3338L	47274
N3339L	47275
N3340L	47276
N5341L	47277
N5342L	47278

Lockheed L-1011 TriStar 1

N.º Reg.	*N.º Constr.*
N701DA	1041
N702DA	1046
N703DA	1052
N704DA	1057
N705DA	1071
N706DA	1074
N707DA	1077
N708DA	1078
N709DA	1081
N710DA	1084
N711DA	1086
N712DA	1088
N713DA	1089
N714DA	1090
N715DA	1092
N716DA	1095
N717DA	1096
N718DA	1097
N719DA	1135
N720DA	1136
N721DA	1139
N722DA	1147
N723DA	1150
N725DA	1162
N726DA	1163
N727DA	1167
N728DA	1173
N729DA	1180
N730DA	1199
N733DS	1224
N735D	1226
N736DY	1227
N737D	1228
N740DA	1244
N741DA	1245
N1731D	1200
N1732D	1213
N1734D	1225
N1738D	1234
N1739D	1237

Lockheed L-1011 TriStar 200

N.º Reg.	*N.º Constr.*
N724DA	1151

Lockheed L-1011 TriStar 500

N.º Reg.	*N.º Constr.*
N751DA	1166
N752DA	1172
N753DA	1189

Flota suministrada por Editions JP

Dinamarca

Un F-16A Fighting Falcon de la 727.ª Eskadrille en aproximación a la base británica de Coltishall en el curso de los ejercicios «Mallet Blow» de la OTAN, en enero de 1983 (foto Peter Foster).

La importancia de Dinamarca dentro de la OTAN es considerable. Su situación geográfica brinda la posibilidad de controlar las aguas septentrionales que unen el mar Báltico con el del Norte. En tiempo de guerra, la misión fundamental de Dinamarca sería, en el seno de las Fuerzas Aliadas de la Europa Septentrional, minar este estratégico brazo de mar y embotellar a la Flota del Báltico soviética, previniendo su paso hacia aguas occidentales para amenazar la navegación de la OTAN.

Las Reales Fuerzas Aéreas de Dinamarca (Kongelige Danske Flyvevabnet) serían uno de los principales elementos de combate del sector septentrional de la OTAN en un posible futuro conflicto. Sus 45 interceptadores General Dynamics F-16 jugarían un papel defensivo en conjunción con los aviones alemanes y noruegos, asistidos por las unidades británicas y neerlandesas. El apoyo aéreo a las fuerzas terrestres danesas corre a cargo de los dos escuadrones de Saab Draken, cuyos aviones cuentan con una amplia gama de armas ofensivas, incluidas bombas guiadas por láser. Desde sus camuflados aeródromos, protegidos con baterías de misiles superficie-aire HAWK, los Draken de reconocimiento sobrevolarían los campos de batalla para tener al corriente a los comandantes de primera línea de la OTAN.

El potencial de las RFAD en tiempo de paz asciende a 170 aviones y 7 400 hombres. Sus fuerzas están encuadradas en dos mandos, el Aéreo Táctico y el de Material Aéreo. Conocido como Tacden (Tactical Air Command Denmark), el primero tiene bajo su control a las unidades de F-16, Draken y Lockheed F-104 Starfighter, las de misiles HAWK y Nike, y un sistema de control e información. El Mando de Material Aéreo tiene a su cargo las restantes unidades de vuelo.

Las entregas del F-16 a las RFAD comenzaron en 1980 y concluyeron en 1983 con el suministro del 58.° y último ejemplar. Estos modernos aparatos han sustituido a los North American F-100 Super Sabre y a la mayoría de la flota de Starfighter. Sólo resta un escuadrón equipado con F-104, al que se espera modernizar en 1985 con un nuevo modelo aún sin determinar. La llegada de los F-16 ha relevado a los Draken de las misiones de interceptación, de modo que los aparatos suecos han sido dotados con visores de bombardeo y presentadores frontales de datos para tareas de ataque al suelo. Dieciocho Draken equipados con cámaras y sensores especializados tienen a su cargo las misiones de reconocimiento diurno y nocturno para las unidades de la OTAN estacionadas en su área.

El Mando de Material Aéreo controla el único escuadrón de transporte, dotado con tres Lockheed Hércules y tres Gulfstream Aerospace Gulfstream III, basados en Vaerlose; esa misma base acoje a un escuadrón compuesto por siete helicópteros de búsqueda y salvamento Sikorsky S-61.

Uno de los Gulfstream III (entregado en 1983) está destacado permanentemente en la base aérea de Sonderstrom, Groenlandia, mientras que los dos restantes se ocupan de patrullas pesqueras entre las Faroe y Vaerlose.

El Servicio de Vuelo del Ejército danés tiene asignadas las misiones de enlace y de puesto de observación aérea, en las que se emplean 14 helicópteros Hughes 500M y ocho T-17 Supporter. Su base usual es la de Vandel, pero normalmente operan junto al Ejército danés desde pistas improvisadas de primera línea.

La Real Marina danesa utiliza ocho helicópteros Westland Lynx en misiones SAR y de protección pesquera, basados generalmente a bordo de fragatas destacadas en el mar del Norte y en aguas de Groenlandia.

Unidades de vuelo de las Reales Fuerzas Aéreas de Dinamarca

Unidades de combate

General Dynamics F-16A/B Fighting Falcon

Unidad	*Base*
723 Esc.	Aalborg
727,730 Escns.	Skrydstrup

Lockheed/Canadair F-104G/CF-104 Starfighter

Unidad	*Base*
725 Esc.	Aalborg

Saab F35 Draken

Unit	*Base*
725 Esc.	Karup

Saab RF35 Draken

Unidad	*Base*
729 Esc.	Karup

Unidades de apoyo

Lockheed C-130H Hercules

Unidad	*Base*
721 Esc.	Vaerlose

Gulfstream Aerospace/Gulfstream III

Unidad	*Base*
721 Esc.	Vaerlose

Sikorsky S-61A

Unidad	*Base*
722 Esc.	Vaerlose

Saab T-17 Supporter

Unidad	*Base*
Escuela de vuelo	Avro

Servicios de Vuelo del Ejército

Hughes 500M

Unidad	*Base*
—	Vandel

Saab T-17 Supporter

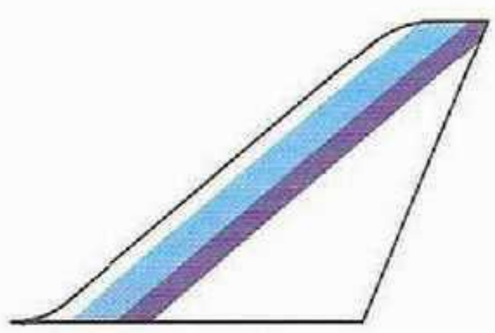
Unidad	*Base*
—	Vandel

Real Marina

Westland Lynx Mk 80

Unidad	*Base*
—	embarcada

Eastern Air Lines



El 15 de setiembre de 1927 se fundó en Filadelfia la Pitcairn Aviation con la intención de dedicarse a la construcción de aviones y a las operaciones comerciales de aerolínea. El 1 de mayo de 1928, con una flota de ocho biplanos Pitcairn PA-5 Mailwing, la compañía inauguró servicios postales entre Nueva York y Atlanta. El 1 de diciembre de ese año Pitcairn asumió la ruta postal de Florida Airways entre Atlanta y Miami. El 10 de julio de 1929 la división de aerolínea de Pitcairn fue adquirida por la North American Aviation Corporation y se convirtió en la división Eastern Air Lines de North American; la titularidad del nuevo propietario duró poco, pues el 22 de abril de 1938 la compañía pasó a manos del capitán Eddie Rickenbacker. El nombre de la aerolínea cambió a Eastern Air Transport el 17 de enero de 1930. Eastern asumió la ruta de New York Airways entre Nueva York y Atlantic City el 15 de julio de 1931 y absorbió Ludington Airlines el 15 de febrero de 1933. Finalmente, el 31 de abril de 1934 la compañía adoptó la denominación de Eastern Air Lines.

Eastern formó General Air Lines en 1934 y recibió su primer Douglas DC-2 (NC13731) el 27 de setiembre de 1934; este nuevo modelo sustituyó rápidamente a los Curtiss Condor que cubrían la ruta de Nueva York a Miami. Sin embargo, el 15 de diciembre de 1934 todos los aviones de General fueron transferidos a la compañía madre. El 16 de octubre de 1935 fue retirado el último Pitcairn Mailwing y, tras una serie de estudios de operatividad de los Lockheed Electra en 1935-36, la compañía decidió centrarse en los bimotores de Douglas. A continuación del DC-2 vino el ubicuo Douglas DC-3: el primer ejemplar (NC16094) se aceptó oficialmente el 18 de diciembre de 1936 e inauguró un servicio sin escalas entre Nueva York y Miami el 16 de enero de 1937.

En 1942 el único modelo de Eastern era el DC-3, del que poseía 39 unidades. El 1 de setiembre de ese año la aerolínea formó una división de transporte militar y recibió el primero de sus Curtiss C-46 (41-5170) el 2 de octubre de 1942. En marzo de 1943 Eastern utilizaba quince C-46 con matrículas militares en la ruta a Natal (Brasil), a la que siguió el 1 de junio de 1944 el primer servicio a través del Atlántico hasta Accra, en la Costa de Oro, vía la isla de Ascensión. Este servicio finalizó el 10 de noviembre de 1944 y eso mismo sucedió con la ruta de Natal el 15 de octubre de 1945, coincidiendo con la disolución de la división de transporte militar de Eastern. En 1946 los DC-3 comenzaron a ser complementados por Douglas C-54 desmovilizados. El 17 de mayo de ese año se inauguró el primer servicio internacional de la compañía, entre Nueva Orleans y Ciudad de México.

Eastern encargó sus 14 primeros Lockheed 049 (más tarde cambió a los 649) el 10 de setiembre de 1945 y el primero de ellos (NX101A) lo recibió el 19 de marzo de 1947. Este modelo entró en servicio en mayo de ese año. El 26 de noviembre de 1951, se recibió un L-1049 Super Constellation (N6203C), que fue el primero de 58 ejemplares empleados por la compañía; el último fue retirado en febrero de 1968. Después de la adquisición de los Constellation, Eastern encargó cincuenta Martin 4-0-4. Se trataba de unos bimotores presionizados de los que el primero (N440A) fue entregado el 21 de octubre de 1951 y entró en servicio en enero de 1952. Para operar en sus rutas interiores de largo alcance, Eastern encargó inicialmente doce Douglas DC-7B (en la práctica empleó un total de 50). El primer ejemplar (N801D) fue aceptado el 2 de junio de 1955.

Tras cinco años de pugna con National Airlines, Eastern consiguió absorber Colonial Airlines el 1 de junio de 1956. Ese mismo año Eastern Air Lines celebró 25 años sin un solo accidente fatal. En 1957 la compañía dio tres importantes pasos adelante en su expansión. El primero fue el alquiler durante cinco años de siete Douglas DC-6B de Trans American, de los que el primero (N3023C) lo recibió en febrero. El segundo evento importante fue la aceptación, el 18 de abril, del primero de los 20 Convair CV-440, destinados a complementar a los Martin 4-0-4. El tercer hito fue la inauguración, el 23 de julio, del primer servicio de Eastern entre Nueva York y Ciudad de México, vía Nueva Orleans, cubierto por los DC-7B. Ello era una expansión de la ruta que había inaugurado originalmente en mayo de 1946. A comienzos de 1958 Eastern tenía una flota de 187 aviones de hélice que comprendía siete DC-6B, 48 DC-7B, 56 Constellation/Super Constellation, 20 Convair CV-440 y 56 Martin 4-0-4.

El 8 de octubre de 1958 la aerolínea recibió su primer Lockheed L-188A Electra, matriculado N5502. Éste fue el primer y único modelo a turbohélice empleado por la empresa. Cuando el 12 de enero de 1959 comenzaron los servicios con el nuevo modelo, Eastern tenía ya nueve de los 40 que había pedido.

El primer reactor de la aerolínea, un Douglas DC-8-21 (N8601), se recibió el 3 de enero de 1960 y el 21 de ese mes llevó a cabo el primer servicio a reacción entre Nueva York y Miami. Al cabo de poco más de un año, el 14 de agosto de 1961, la compañía aceptó su primer Boeing 720-025 (N8701E). En abril de 1961 la aerolínea introdujo los primeros servicios de pasaje sin reserva previa, inicialmente con los Super Constellation (que más tarde fueron remplazados por los L-188). Este servicio se efectúa actualmente entre Nueva York, Washington y Boston.

El 15 de noviembre de 1963 la compañía aceptó su primer Boeing 727-25 (N3102N) y tuvo la distinción de realizar el primer servicio mundial con este nuevo modelo, el 1 de febrero de 1964 en la ruta Filadelfia - Washington - Miami. En febrero de 1965 se cursó un pedido inicial por ocho Douglas DC-9-14, de los que el primero (N8901E) se le entregó el 26 de abril de 1966. El hermano mayor del DC-9, el DC-9-31, entró en servicio el 1 de febrero de 1967. También en 1967, el 6 de enero, Eastern Airlines absorbió la Mazckey Airlines, a la que el 21 de mayo de 1971 siguió Caribair, una aerolínea con base en Puerto Rico. En 11 años Eastern pasó de ser una compañía equipada exclusivamente con aviones de hélice a la era del reactor y a tener una flota de 240 aviones a reacción (incluidos los L-188): la mayor parte de esa flota consistía en 86 Boeing 727 y 81 Douglas DC-9.

Eastern anunció la firma de un pedido por su primer avión de fuselaje ancho el 29 de marzo de 1968: veinticinco Lockheed L-1011 TriStar con una opción por otros tantos. El 26 de abril de 1972, al cabo de tres semanas de que el primero de ellos (N306EA) se hubiese recibido, Eastern puso el L-1011 en servicio entre Nueva York y Miami. Desde 1972 los TriStar cuentan con el apoyo, en las rutas de mayor densidad, de los Airbus A300: el primero de éstos (N204EA) fue entregado el 24 de agosto de 1977 y hoy día 34 de estos aviones europeos vuelan con los colores de Eastern. Más recientemente, el 22 de diciembre de 1982, la compañía se convirtió en la primera usuaria del Boeing 757 cuando recibió el N506EA y este modelo comenzó a remplazar a algunos de los Boeing 727-25 más viejos. El 15 de julio de 1985 Eastern Air Lines realizó su primer servicio con un Douglas DC-10-30 de Miami a Londres (Gatwick). En la actualidad, la compañía sirve en 34 estados de EE UU.

Eastern, que hace ya 21 años llevó a cabo el primer servicio de pasaje con este modelo, utiliza todavía el Boeing 727 con excelentes márgenes de rentabilidad y fiabilidad (foto Boeing).

Eastern Air Lines (2)

Flota actual de Eastern Air Lines

Airbus Industrie A300B2K-202

N.º Reg.	N.º Constr.
N291EA	049
N292EA	051

Airbus Industrie A300B4-203

N.º Reg.	N.º Constr.
N201EA	041
N202EA	042
N203EA	043
N204EA	044
N205EA	065
N206EA	066
N207EA	067
N208EA	068
N209EA	086
N210EA	087
N212EA	091
N213EA	092
N215EA	108
N216EA	118
N217EA	119
N219EA	120
N220EA	124
N221EA	152
N222EA	153
N223EA	154
N224EA	155
N225EA	158
N226EA	162
N227EA	204
N228EA	207
N229EA	211
N230EA	216
N231EA	220
N232EA	259
N233EA	261
N234EA	271
N235EA	274

Boeing 727-25

N.º Reg.	N.º Constr.
N4556W	18282
N4753B	18287
N8101N	18152
N8103N	18254
N8104N	18255
N8105N	18256
N8106N	18257
N8107N	18258
N8116N	18267
N8117N	18268
N8120N	18271
N8121N	18272
N8122N	18273
N8123N	18274
N8125N	18276
N8126N	18277
N8127N	18278
N8128N	18279
N8129N	18280
N8132N	18283
N8134N	18285
N8135N	18286
N8137N	18288
N8138N	18289
N8140N	18291
N8141N	18965
N8142N	18966
N8143N	18967
N9147N	18971
N8148N	18972
N8149N	18973
N8150N	18974

Boeing 727-214

N.º Reg.	N.º Constr.
N530PS	19685
N531PS	19586
N532PS	19587
N534PS	19689

(alquilados de PSA)

Boeing 727-225

N.º Reg.	N.º Constr.
N801EA	22432
N802EA	22433
N803EA	22434
N804EA	22435
N805EA	22436
N806EA	22437
N807EA	22438
N808EA	22439
N809EA	22440
N810EA	22441
N811EA	22548
N812EA	22549
N813EA	22550
N814EA	22551
N815EA	22552
N816EA	22553
N817EA	22554
N818EA	22555
N820EA	22557
N821EA	22558
N822EA	22559
N8825E	20144
N8826E	20145
N8827E	20146
N8828E	20147
N8829E	20148
N8830E	20149
N8831E	20150
N8832E	20151
N8833N	20152
N8834E	20153
N8835N	20154
N8836N	20379
N9937E	20380
N8838E	20381
N8839E	20382
N8840E	20383
N8841E	20415
N9942E	20416
N8843E	20441
N8844E	20442
N8846E	20444
N8847E	20445
N8848E	20446
N8849E	20447
N8850E	20448
N8851E	20614
N8852E	20615
N8853E	20616
N8855E	20617
N8856E	20618
N8857E	20619
N8858E	20620
N8859E	20621
N8860E	20622
N8861E	20623
N8862E	20624
N8863E	20625
N8864E	20626
N8865E	20627
N8866E	20628
N8867E	20823
N8869E	20824
N8870Z	21288
N8871Z	21289
N8872Z	21290
N8873Z	21291
N8874Z	21292
N8875Z	21293
N8876Z	21449
N8877Z	21450
N8878Z	21451
N8879Z	21452
N8880Z	21453
N8881Z	21578
N8882Z	21579
N8883Z	21580
*N8884Z	21581
N8885Z	21854
N8886Z	21855
N8887Z	21856
N8888Z	21857
N8889Z	21858
N8890Z	21859
N8891Z	21860
N8892Z	21861

Boeing 727-254

N.º Reg.	N.º Constr.
N384PS	20437
N536PS	20458
N547PS	20250
N548PS	20251
N549PS	20252

Boeing 757-225

N.º Reg.	N.º Constr.
N501EA	22191
N502EA	22192
N503EA	22193
N504EA	22194
N505EA	22195
N506EA	22196
N507EA	22197
N508EA	22198
N509EA	22199
N510EA	22200
N511EA*	22201
N512EA	22202
N513EA	22203
N514EA	22204
N515EA	22205
N516EA	22206
N517EA	22207
N518EA	22208
N519EA	22209
N520EA	22210
N521EA	22211
N522EA	22611
N523EA	22612
N524EA	22688
N525EA	22689
N526EA	22690
N527EA	22691

(* bautizado *Spirit of Milwaukee*)
(los N521EA a N527EA se recibirán en breve)

Lockheed L-1011 TriStar 1

N.º Reg.	N.º Constr.
N301EA	1002
N302EA	1003
N303EA	1004
N305EA	1006
N308EA	1009
N309EA	1010
N313EA	1020
N314EA*	1022
N316EA*	1037
N317EA	1038
N318EA	1039
N319EA	1040
N320EA	1042
N321EA*	1043
N322EA	1044
N323EA	1045
N324EA	1050
N327EA	1055
N329EA	1085
N330EA	1087
N331EA	1121
N332EA	1123
N333EA	1126
N334EA	1141
N335EA	1142
N336EA	1143
N372EA	1033

(* alquilados a Cathay Pacific Airways)

McDonnell Douglas DC-9-31

N.º Reg.	N.º Constr.
N8916E	45733
N8917E	45734
N8918E	45833
N8919E	45834
N8920E	45835
N8921E	45836
N8922E	45837
N8923E	45838
N8924E	45839
N8925E	45840
N8926E	45863
N8927E	45864
N8928E	45865
N8929E	45866
N8931E	47140
N8932E	47141
N8933E	47142
N8934E	47143
N8938E	47161
N8942E	47165
N8943E	47166
N8944E	47167
N8945E	47181
N8948E	47184
N8950E	47186
N8951E	47187
N8952E	45867
N8956E	47214
N8957E	47215
N8959E	47157
N8960E	45869
N8962E	45871
N8963E	45872
N8964E	45873
N8965E	45874
N8966E	47217
N8968E	45875
N8969E	45876
N8970E	47268
N8971E	47269
N8972E	47270
N8973E	47036
N8974E	47074
N8975E	47119
N8976E	47271
N8977E	47272
N8978E	47327
N8979E	47328
N8980E	47329
N8981E	47330
N8982E	47331
N8983E	47399
N8986E	47402
N8987E	47403
N8988E	47098
N8989E	47121
N8990E	47120

McDonnell Douglas DC-9-51

N.º Reg.	N.º Constr.
N401EA	47682
N402EA	47683
N403EA	47685
N404EA	47665
N405EA	47688
N406EA	47686
N407EA	47692
N408EA	47693
N409EA	47728
N410EA	47731
N411EA	47732
N412EA	47733
N413EA	47745
N414EA	47746
N415EA	47749
N416EA	47751
N417EA	47753
N418EA	47676
N419EA	47677
N420EA	47689
N421EA	47679

Flota suministrada por Editions JP

Algunos de los aviones de la compañía permanecen inactivos hasta que puedan ser necesarios, como este Lockheed TriStar.

EE UU (1)

Los niveles de mando superiores

Los 9 000 aviones y más de 750 000 personas, entre militares y civiles, de las Fuerzas Aéreas de EE UU (USAF) componen la organización más poderosa y mayor, con mucha diferencia, entre las del mundo occidental. El mando y control de todos estos efectivos requiere una estructura extremadamente compleja que, al igual que la de los otros dos elementos principales de las fuerzas armadas norteamericanas (la US Navy y la US Army), está situada bajo el control total del presidente, en su papel de comandante en jefe. Sin embargo, el mando cotidiano de la Fuerza Aérea de EE UU corresponde al Cuartel General de la USAF, emplazado en el edificio del Pentágono, en Washington DC.

Subordinado al Departamento de la Fuerza Aérea, que es uno de los tres elementos del mismo rango del Departamento de Defensa (los dos restantes son el Departamento del Ejército y el Departamento de la Marina), el Cuartel General de la USAF se responsabiliza, de hecho, de la política y planificación, dejando el control rutinario de los activos operacionales en manos de toda una serie de mandos singularizados, tales como el Mando Aéreo Estratégico, el Mando de Transporte Aéreo Militar y el Mando de Entrenamiento del Aire, que serán estudiados con más detalle en otro lugar.

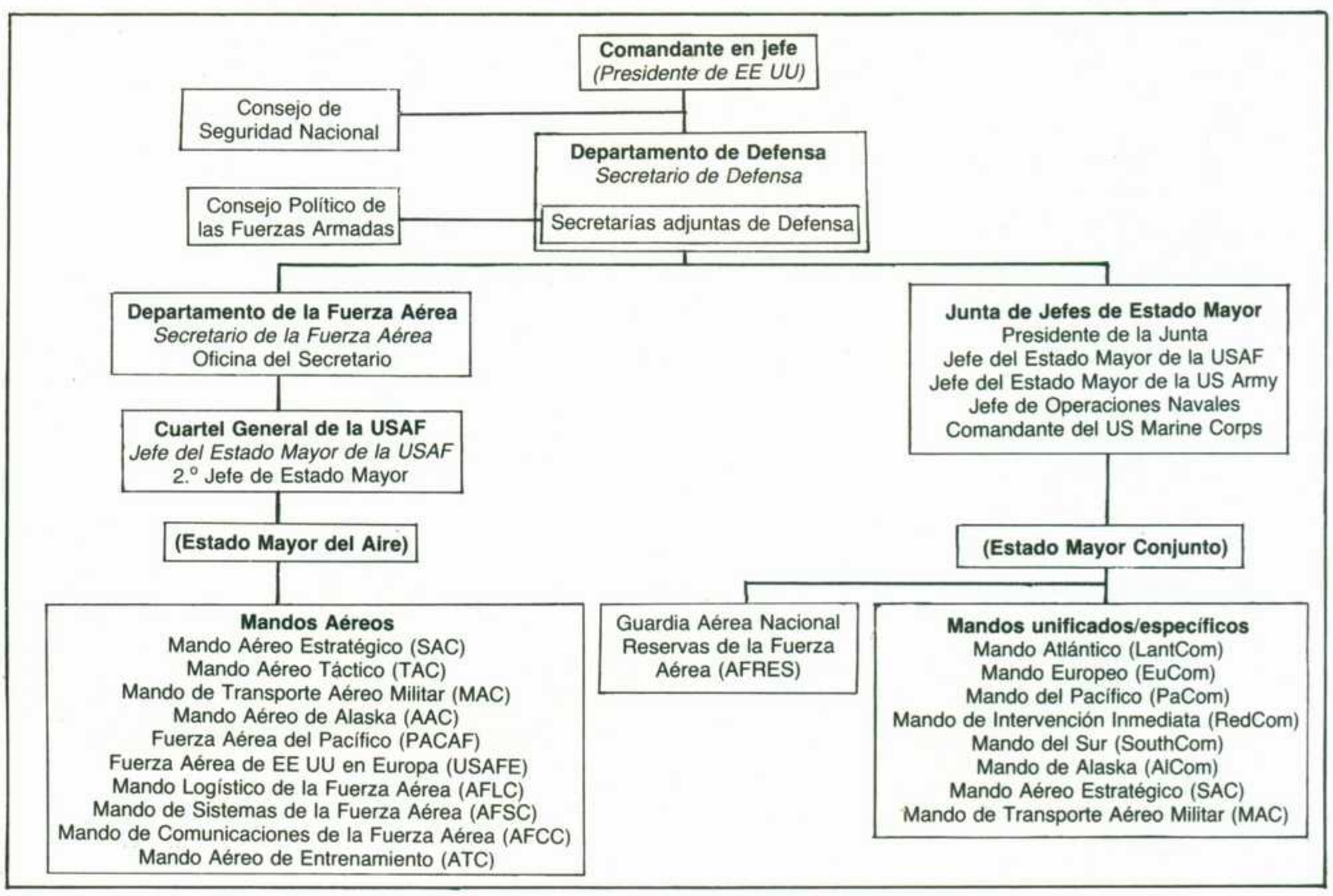
Es curioso observar que en los niveles superiores del mando, muchos puestos están ocupados por personal civil. Como ejemplo de lo anterior puede citarse que en el Departamento de la Fuerza Aérea, el Secretario de la Fuerza Aérea es siempre un civil; actualmente cubre este puesto Hans M. Mark, que dispone de una considerable plantilla de ayudantes civiles. En el siguiente nivel se encuentra el Cuartel General de la USAF que, por el contrario, es una agencia esencialmente compuesta por personal militar, y dirigida actualmente por el general Lew Allen Jr. Sin embargo, por su papel de jefe de Estado Mayor de la USAF, las actividades del general Allen se centran principalmente en su intervención en la Junta de Jefes de Estado Mayor, cuyos asuntos son, lógicamente, prioritarios; de aquí que sea el vice jefe de Estado Mayor quien en realidad se ocupe del control cotidiano de la USAF, emitiendo directrices para los distintos mandos principales, para la Reserva de la Fuerza Aérea y para la Guardia Aérea Nacional, cuyos cuarteles generales se hallan localizados en bases de la Fuerza Aérea en activo.

La mayor parte de las órdenes circulan a través de estos canales pero, en determinadas circunstancias, pueden seguir un camino alternativo que también merece alguna atención ya que, en el pasado, ha demostrado ser tan importante como controvertido. Durante la II Guerra Mundial, EE UU adoptó la idea de las fuerzas unidas y de los mandos unificados, y esa práctica ha continuado sin modificar esencialmente hasta el presente. La responsabilidad del mando unificado ante la Secretaría de Defensa corresponde a un cuerpo llamado Junta de Jefes de Estado Mayor, formado por los jefes de mayor antigüedad de cada una de las armas que componen las Fuerzas Armadas de EE UU. En pocas palabras, este mando abarca normalmente unidades tomadas de dos o más servicios militares; de aquí la palabra «unificado», a pesar de que el SAC, MAC y TAC, como mandos «específicos» pueden también ser directamente responsables ante la Junta de Jefes de Estado Mayor.

Este método de doble control ha demostrado en el pasado que tiene inconvenientes serios; quizás el incidente más ampliamente publicado y criticado haya sido la orden de bombardear Camboya en 1969. La orden partió del presidente y del secretario de Defensa vía Junta de Jefes, de forma que el conducto jerárquico normal fue obviado y el secretario de la USAF, Robert C. Seamans Jr., permaneció ignorante del desarrollo de los hechos durante bastante tiempo.

A nivel operativo, los distintos mandos delegan el control a Fuerzas Aéreas individualmente numeradas, cada una de las cuales es responsable normalmente de las actividades desarrolladas en un área geográfica específica: en estas áreas el mando corresponde a las concretas unidades de vuelo, normalmente organizadas en Alas (Wings) o Grupos (Groups) que controlan las actividades de entre dos a seis escuadrones. En algunos mandos, como el SAC, existe la División Aérea (Air Division) como escalón intermedio en esta cadena de mando, pero ya no suele utilizarse y de hecho va desapareciendo en muchas unidades, como medida económica para la mayor fluidez del mando y el control en los niveles superiores del mando.

Uno de los seis Boeing E-4B empleados como puestos de mando avanzados aerotrasportados de la Fuerza Aérea de EE UU. En un caso de grave emergencia, estos aviones albergarían al poder ejecutivo (foto Boeing).



EE UU (2)

Mando Aéreo Estratégico

El Mando Aéreo Estratégico (SAC), responsable de dos de los elementos integrantes de la terna estratégica de EE UU —los misiles balísticos intercontinentales (ICBM) y los bombarderos tripulados— es el mando de la USAF que tiene a su cargo más cantidad de personal. Su fuerza de disuasión es esencial, ya que mantiene en alerta constante la casi totalidad de sus misiles (más de 1 000) y un tercio aproximadamente de sus bombarderos y aviones cisterna, lo que implica una respuesta inmediata y a gran escala frente a cualquier agresión por sorpresa.

Actualmente el SAC emplea dos tipos básicos de ICBM, el Minuteman y el Titan, con amplia diferencia cuantitativa en favor del primero: unos 1 000 Minuteman se distribuyen en seis Alas de misiles estratégicos. De ellos, 450 son LGM-30F Minuteman II, y 550 LGM-30G Minuteman III, considerablemente más efectivos por disponer de MIRV y de tres cabezas, mientras la variante anterior sólo posee una. El «peso pesado» entre los misiles del SAC es el veterano LGM-25C Titan II, con una cabeza más potente; 52 ejemplares de este tipo se reparten en tres Alas de misiles estratégicos. En breve plazo, entrarán también a formar parte del arsenal del SAC los nuevos misiles M-X.

Pese a su edad, el Boeing B-52 Stratofortress es aún un elemento importante de las fuerzas del SAC, que emplean actualmente unos 350 ejemplares, en tres variantes principales. Los B-52G y B-52H se utilizan sobre todo en funciones de disuasión. Aunque en el arsenal nuclear existen todavía bombas de caída libre, su armamento principal es el AGM-69A SRAM (misil de ataque de corto alcance). Algunos B-52G serán modificados para transportar ALCM (misiles de crucero lanzados desde el aire), previéndose su entrada en servicio para finales de 1982 con la 416.ª Ala de bombardeo, con base en Griffiss. Al mismo tiempo está en proyecto un sistema de aviónica ofensiva que mejorará considerablemente el poder de penetración y de lanzamiento de armas de los B-52G/H, por lo que cabe esperar que el modelo siga en activo aún muchos años.

Además de esta fuerza nuclear de disuasión, el SAC tiene también encomendada la misión de suministrar capacidad de bombardeo convencional a la OTAN y a otros países; éste es el objetivo asignado a los 80 B-52D aún en servicio, que, sin embargo, también colaboran en las tareas de alerta nuclear.

También se utilizan unos 60 bombarderos General Dynamics FB-111A, que pueden utilizar misiles SRAM. En varias ocasiones se ha propuesto aumentar el número de FB-111A y F-111D del SAC, pero a la vista de la decisión reciente de adquirir 100 Rockwell B-1A, no parece que aquel proyecto tenga posibilidades de prosperar.

El único tipo empleado en la flota de aviones cisterna del SAC es el Boeing KC-135A Stratotanker; unos 500 ejemplares del mismo prestan apoyo a todos los mandos de la USAF que requieren servicios de aprovisionamiento de combustible en vuelo. La mayoría son KC-135A, pero unos 50 han sido convertidos al estándar KC-135Q, que transporta el combustible especial JP7 utilizado por las plataformas de reconocimiento estratégico Lockheed SR-71. En una eventual emergencia grave, el SAC pasaría a responsabilizarse también de los 128 KC-135A actualmente en servicio con la 13.ª Guardia Aérea Nacional y de los tres squadrons de la Reserva de las Fuerzas Aéreas. Recientemente se ha producido una adquisición importante: la de las primeras unidades del McDonnell Douglas KC-10 Extender, que hasta un total de 30 serán utilizadas por el SAC para el apoyo de los aviones de combate del Mando Aéreo Táctico (TAC) desplegados en bases extranjeras.

El Lockheed SR-71 es, sin duda, uno de los aviones más avanzados actualmente en servicio. La USAF cuenta con unos 20 ejemplares, de los que ocho o nueve corresponden a la 14.ª Divisón Aérea, con base en Beale (foto USAF).

En el activo del SAC figuran además aviones de reconocimiento estratégico de tres tipos básicos; tal vez el más conocido sea el notable SR-71A, junto al que se alinean el anterior Lockheed U-2 y distintas variantes del RC-135. Un derivado del U-2, conocido como TR-1, se encuentra actualmente en una avanzada fase de desarrollo y experimentación, y podrá sumarse a la actual flota en el curso de 1982. El SAC también emplea numerosos EC-135 y algunos Boeing E-4 en misiones de puesto de mando volante. En fin, asimismo se ha hecho cargo del mando de varios squadrons de alerta de misiles, que anteriormente dependían del desaparecido Mando de Defensa Aérea.

Unidades del Mando Aéreo Estratégico

Cuartel general - Base de Offutt, Omaha, Nebraska
8.ª Fuerza Aérea, Barksdale, Louisiana
15.ª Fuerza Aérea, March, California
3.ª División Aérea, Andersen, Guam
7.ª División Aérea, Ramstein, Alemania occidental
1.ª División Estratégica Aerospacial, Vandenberg, California
1.er Grupo de evaluación en combate, Barksdale, Louisiana
544.ª Ala técnica de reconocimiento aerospacial, Offutt, Nebraska
3 902.ª Ala de base aérea, Offutt, Nebraska

3.ª División Aérea, Andersen, Guam
43.ª Ala Estratégica, Andersen, Guam
60.º Sqn. de bombardeo (B-52D)
TDY (Servicios temporales) (KC-135)
376.ª Ala Estratégica, Kadena, Okinawa
909.º Sqn. de reaprovisionamiento en vuelo (KC-135A/Q)
TDY (RC/KC-135, SR-71)

7.ª División Aérea, Ramstein, Alemania occidental
11.º Grupo Estratégico, Fairford, Gran Bretaña (KC-135A/Q)
34.º Sqn. de apoyo, Zaragoza, España, TDY (KC-135)
306.ª Ala Estratégica, Mildenhall, Gran Bretaña, TDY (RC/KC-135, U-2, SR-71)
922.º Sqn. de apoyo, Aeropuerto Ellenikon, Atenas (RC-135)
TUSLOG (Turkey-US Logistics) Det. 8, Turquía (sin aviones)

1.ª División Estratégica Aerospacial, Vandenberg, California
394.º Sqn. de pruebas de mantenimiento ICBM
4 000.º Grupo de aplicaciones aerospaciales
4 315.º Sqn. de entrenamiento de tripulaciones en combate
4 392.º Grupo de apoyo aerospacial

8.ª Fuerza Aérea, Barksdale, Louisiana
19.ª División Aérea, Carswell, Texas
2.ª Ala de bombardeo, Barksdale, Louisiana
62.º/59.º Sqn. de bombardeo (B-52G)
71.º/913.º Sqn. de reaprovisionamiento en vuelo (KC-135A)
7.ª Ala de bombardeo, Carswell, Texas
9.º/20.º Sqn. de bombardeo (B-52D)
7.º Sqn. de reaprovisionamiento en vuelo (KC-135A)
340.º Grupo de reaprovisionamiento en vuelo, Altus, Oklahoma
11.º Sqn. de reaprovisionamiento en vuelo (KC-135A-
381.ª Ala de misiles estratégicos, McConnell, Kansas
532º/533.º Sqn. de misiles estratégicos (LGM-25C)
384.ª Ala de reaprovisionamiento en vuelo, McConnell, Kansas
91.º/384.º Sqn. (KC-135A)
40.ª División Aérea, Wurtsmith, Michigan
12.º Grupo de alerta de misiles, Thule, Groenlandia
305.º Grupo de alerta de misiles, Grissom, Indiana
70.º Sqn. de reaprov. en vuelo (KC-135A, EC-135G/L)
305.º Sqn. de reaprovisionamiento en vuelo (KC-135A)
351.ª Ala de misiles estratégicos, Whiteman, Missouri
508.º/509.º/510.º Sqn. (LGM-30F)
379.ª Ala de bombardeo, Wurtsmith, Michigan
524.º Sqn. de bombardeo (B-52G)
920.º Sqn. de reaprovisionamiento en vuelo (KC-135A)
410.º Ala de bombardeo, K.I. Sawyer, Michigan
644.º Sqn. de bombardeo (B-52H)
46.º Sqn. de reaprovisionamiento en vuelo (KC-135A)
468.º Grupo de base aérea, Sonderstrom, Groenlandia
42.ª División Aérea, Blytheville, Arkansas
14.º Sqn. de alerta de misiles, MacDill, Florida
19.ª Ala de bombardeo, Robins, Georgia
28.º Sqn. de bombardeo (B-52G)
912.º Sqn. de reaprovisionamiento en vuelo (KC-135A)
20.º Sqn. de alerta de misiles, Eglin, Florida
68.ª Ala de bombardeo, Seymour-Johnson, North Carolina
51.º Sqn. de bombardeo (B-52G)
91.º Sqn. de reaprovisionamiento en vuelo (KC-135A)
97.ª Ala de bombardeo, Blytheville, Arkansas
340.º Sqn. de bombardeo (B-52G)
97.º Sqn. de reaprovisionamiento en vuelo (KC-135A)
308.ª Ala de misiles estratégicos, Little Rock, Arkansas
373.º/373.º Sqn. (LGM-25C)
45.ª División Aérea, Pease, Nueva Hampshire
6.º Sqn. de alerta de misiles, Otis, Massachusetss
42.ª Ala de bombardeo, Loring, Maine
69.º Sqn. de bombardeo (B-52G)
42.º/407.º Sqn. de reaprovisionamiento en vuelo (KC-135A)
380.ª Ala de bombardeo, Plattsburgh, Nueva York
528.º/529.º Sqn. de bombardeo (FB-111A)
4'077.º Sqn. de entrenamiento en combate (FB-111A)
310.º/380.º Sqn. de reaprov. en vuelo (KC-135A/Q)
416.ª Ala de bombardeo, Grifiss, Nueva York
668.º Sqn. de bombardeo (B-52G)
41.º Sqn. de reaprovisionamiento en vuelo (KC-135A)
509.ª Ala de bombardeo, Pease, Nueva Hampshire
393.º/715º Sqn. de bombardeo (FB-111A)
509.º Sqn. de reaprovisionamiento en vuelo (KC-135A)

15.ª Fuerza Aérea, March, California
4.ª División Aérea, F. E. Warren, Wyoming
28.ª Ala de bombardeo, Ellsworth, South Dakota
37.º/77.º Sqn. de bombardeo (B-52H)
28.º Sqn. de reaprovisionamiento en vuelo (KC-135A)
4.º Sqn. de mando volante y comunicaciones (EC-135A/C/G)
44.ª Ala de misiles estratégicos, Ellsworth, South Dakota
66.º/67.º/68.º Sqn. (LGM-30F)
46.ª Ala de defensa aerospacial, Peterson, Colorado
55.ª Ala de reconocimiento estratégico, Offutt, Nebraska
1.er Sqn. de mando volante y comunicaciones (E-4A/B)
2.º Sqn. de mando volante y comunicaciones (EC-135C)
343.º Sqn. de reconocimiento estratégico (RC/KC-135)
90.ª Ala de misiles estratégicos, F. E. Warren, Wyoming
319.º/320.º/321.º/400.º Sqn. (LGM-30G)
12.ª División Aérea, Dyess, Texas
22.ª Ala de bombardeo, March, California
2.º Sqn. de bombardeo (B-52D)
22.º Sqn. de reaprovisionamiento en vuelo (KC-135A)
96.ª Ala de bombardeo, Dyess, Texas
337.º Sqn. de bombardeo (B-52D)
917.º Sqn. de reaprovisionamiento en vuelo (KC-135A)
390.ª Ala de misiles estratégicos, Davis-Monthan, Arizona
570.º/571.º Sqn. (LGM-25C)
14.ª División Aérea, Beale, California
7.º Sqn. de alerta de misiles, Beale, California
9.ª Ala de reconocimiento estratégico, Beale, California
1.º Sqn. de reconocimiento estratégico (SR-71A/B, T-38A)
99.º Sqn. de reconocimiento estratégico (U-2R, U-2CT)
Destacamento 1 - Kadena, Okinawa (SR-71A)
Destacamento 4 - Mildenhall, Gran Bretaña (U-2R)
93.ª Ala de bombardeo, Castle, California
328.º Sqn. de bombardeo (B-52G/H)
4 017.º Sqn. de entrenamiento en combate (B-52G/H)
93.º/924.º Sqn. de reaprovisionamiento en vuelo (KC-135A)
100.ª Ala de reaprovisionamiento en vuelo, Beale, California
9.º/349.º Sqn. (KC-135Q)
307.º Grupo de reaprovisionamiento en vuelo, Travis, California
916.º Sqn. (KC-135A)
320.ª Ala de bombardeo, Mather, California
441.º Sqn. de bombardeo (B-52G)
904.º Sqn. de reaprovisionamiento en vuelo (KC-135A)
47.ª División Aérea, Fairchild, Washington
6.ª Ala Estratégica, Eielson, Alaska
24.º Sqn. de reconocimiento estratégico (RC-135)
TDY (KC-135)
13.º Sqn. de alerta de misiles, Clear, Alaska
16.º Sqn. de vigilancia, Shemya, Alaska
92.ª Ala de bombardeo, Fairchild, Washington
325.º Sqn. de bombardeo (B-52G)
43.º/92.º Sqn. de reaprovisionamiento en vuelo (KC-135A)
341.º Ala de misiles estratégicos, Malmstrom, Montana
10.º/12.º/490.º Sqn. (LGM-30F)
564.º Sqn. (LGM-30G)
57.ª División Aérea, Minot, North Dakota
5.ª Ala de bombardeo, Minot, North Dakota
23.º Sqn. de bombardeo (B-52H)
906.º Sqn. de reaprovisionamiento en vuelo (KC-135A)
91.ª Ala de misiles estratégicos, Minot, North Dakota
740.º/741.º/742.º Sqn. (LGM-30G)
319.ª Ala de bombardeo, Grand Forks, North Dakota
46.º Sqn. de bombardeo (B-52H)
905.º Sqn. de reaprovisionamiento en vuelo (KC-135A)
321.ª Ala de misiles estratégicos, Grand Forks, North Dakota
446.º/447.º/448.º Sqn. (LGM-30G)

EE UU (3)

Mando Aéreo Táctico

Un Douglas F-15 Eagle del TAC preparado para una misión nocturna en la base de Luke, Arizona. Reequipado con F-15 y F-16, el TAC va incrementando notablemente su poder de fuego (foto US Air Force).

Con una cantidad aproximada de 2 300 aviones operativos, el Mando Aéreo Táctico (TAC) es, con mucho, el mayor de los mandos individuales de la USAF en términos de efectivos operativos. En los últimos años ha sido sometido a una considerable modernización, proceso que aún prosigue con entregas de Fairchild A-10 Thunderbolt II, Boeing E-3A Sentry, McDonnell Douglas F-15 Eagle y General Dynamics F-16 Fighting Falcon.

Además de su condición de mando específico, el TAC realiza importantes contribuciones al Mando Atlántico y al Mando de Intervención Inmediata de EE UU, unificados, lo que requiere una estrecha cooperación con elementos de la US Navy y el US Army. El TAC es también un mando en importante alza y tendría que asumir el control de buena parte de la Guardia Aérea Nacional y de la Reserva de las Fuerzas Aéreas en el caso de movilización.

En la actualidad, los efectivos operativos del TAC se distribuyen entre dos formaciones numeradas —la 9.ª y la 12.ª— y la División Aérea del Sur de la USAF, mientras que la reorganización relativamente reciente (el 1 de octubre de 1979) de las unidades de interceptación antes asignadas al Mando de Defensa Aeroespacial dio como resultado la creación del TAC de Defensa Aérea (ADTAC) responsable de la administración y control operativo de estos elementos. Algunas formaciones menores, como el Ala de Alerta y Control Aéreo Aerotransportados, también informan directamente a la sede del TAC en Langley AFB, Virginia.

El F-4 Phantom II de McDonnell Douglas, de extraordinaria versatilidad, constituye la columna vertebral del activo operativo del TAC durante gran parte de las décadas de 1960 y 1970, pero hoy está dando paso a una nueva generación de aviones de caza. No obstante, un número considerable de ejemplares de cinco variantes del Phantom (F-4C, F-4D, F-4E, F-4G y RF-4C), permanece en servicio desempeñando una gran variedad de tareas que van desde el ataque a la supresión de misiles superficie-aire, pasando por las de reconocimiento. Otro avión importante al servicio del TAC es el controvertido General Dynamics F-111, que sobrevivió a un desastroso comienzo para convertirse en un caza de ataque de penetración profunda. Una nueva variante, conocida como Grumman EF-111A y destinada a cumplir misiones de contramedidas electrónicas, se encuentra ahora mismo en desarrollo; se espera incorporarla al servicio activo en un futuro próximo, puesto que el primer ejemplar realizó su vuelo inaugural en 1981.

El F-15 Eagle, precursor de la nueva generación de aviones, se encuentra ya sólidamente establecido y se lo emplea sobre todo en misiones de superioridad aérea. Continúa la producción de las últimas variantes (F-15C y F-15D), y parece probable que un nuevo derivado conocido como Strike Eagle se una también al mando en un futuro no lejano. El apoyo aéreo cercano es el dominio propio del A-10A Thunderbolt II que, armado con un cañón-revólver Gatling de 30 mm, carece probablemente de igual en el arte de destruir carros de combate, aunque su capacidad no es inferior cuando se trata de bombas convencionales o de armas guiadas, tales como el misil Maverick.

La tercera y más reciente adquisición es el General Dynamics F-16 Fighting Falcon, que entró en servicio en el Ala Táctica de Caza 388.º, en Hill AFB, Utah, en enero de 1979. El F-16 presta ahora servicios en cuatro alas de caza, (o está en proceso de entrega) así como en unidades de otros mandos importantes en Europa y el Lejano Oriente. La dotación es hoy de 1 388 ejemplares, la mayoría de los cuales se hallan asignados a unidades del TAC.

El principal tipo de avión en servicio con la ADTAC es el Convair F-106A Delta Dart, que, a pesar de su edad, sigue siendo un interceptador de máxima capacidad. El «Six» presta servicio actualmente en cinco squadrons de cazas de interceptación de primera línea, si bien uno de ellos está en proceso de adoptar el F-15A Eagle, avión que casi seguramente asumirá las responsabilidades de la defensa aérea del espacio continental estadounidense en los próximos dos o tres años.

Otros tipos en uso en el TAC son el E-3A Sentry para alerta temprana y control, el Rockwell OV-10A Bronco para control aéreo avanzado, el Northrop F-5E Tiger II para entrenamiento de maniobra en combate aéreo, el cañonero Lockheed AC-130H Hercules para operaciones especiales y el Northrop T-38 Talon para entrenamiento avanzado de caza. El Air Demonstration Squadron oficial de la USAF (los «Thunderbirds») también forma parte del TAC y en la actualidad emplea el T-38 Talon como elemento básico de exhibición, si bien parece muy probable que pronto reciba el F-16 Fighting Falcon.

Unidades del TAC

Cuartel General - Langley AFB, Virginia
9.ª Fuerza Aérea, Shaw AFB, Carolina del Sur
12.ª Fuerza Aérea, Bergstrom AFB, Texas
1.ª Ala especial de operaciones, Hurlburt Field, Florida
552.ª Ala de alerta y control aerotransportados, Tinker AFB, Oklahoma
División del Sur de la USAF, Howard AFB, Zona del Canal
Centro de guerra aéreo-táctica de la USAF, Eglin AFB, Florida
Centro de armamento de caza táctica Nellis AFB, Nevada

Mando Aéreo Táctico de Defensa Aérea
Cuartel General - Langley
Comandante delegado para la Defensa Aérea (TAC), Colorado Springs, Colorado

9.ª Fuerza Aérea, Shaw AFB, Carolina del Sur
1.ª TFW, Langley AFB, Virginia
27/71/94 TFS (F-15A/B)
6 ACCS (EC-135H/P)
4.ª TFW, Seymour-Johnson AFB
334/335/336 TFS (F-4E)
23.ª TFW, England AFB
74/75/76 TFS (A-10A)
31.ª TFW, Homestead AFB
306/307/309 TFS (F-4D)
308 TFTS (F-4D)
33.ª TFW, Eglin AFB, Florida
58/59 TFS (F-15A/B)
56.ª TFW, MacDill AFB, Florida
13 TFS (F-16)
61/62/63 TFS (F-16A/B)
347.ª TFW, Moody AFB, Georgia
68/70/339 TFS (F-4E)
354.ª TFW, Myrtle Beach AFB
353/355/356 TFS (A-10A)
363.ª TRW, Shaw AFB
16/33 TRTS (RF-4C)
62 TRS (RF-4C)
507.ª TACW, Shaw AFB
21 TASS (O-2A)
703 TASS (CH-3E)

12.ª Fuerza Aérea, Bergstrom
27.ª TFW, Cannon AFB
522/523 TFS (F-111D)
524 TFTS (F-111D)
67.ª TRW, Bergstrom AFB
12/91 TRS (RF-4C)
366.ª TFW, Mountain Home
390/391 TFS (F-111A)
389 TFTS (F-111A)
388.ª TFW, Hill AFB, Utah
4/16/34/421 TFS (F-16A/B)
474.ª TFW, Nellis AFB
428/429/430 TFS (F-16A/B)
549.ª TACW, Patrick AFB, Florida
549 TASS (OV-10A)
602.ª TACW, Bergstrom AFB
23 TASS (OA-37B en Davis-Monthan AFB, Arizona)
831.ª AD, George AFB
21/39 TFS (F-4E)
20 TFTS (F-4E/G)
37.ª TFW, George AFB
561/563 TFS (F-4G)
562 TFTS (F-4E/G)
832.ª Ad, Luke AFB, Arizona
58.ª TTW, Luke AFB, Arizona
310/311/426 TFTS (F-4C, se equipará con F-16 y pasará a ser la 58.ª TFW)
405.ª TTW, Luke AFB
461/550/555 TFTS (F-15A/B)
69 TFTS (F/TF-104 G, entrenamiento de pilotos de Alemania Occidental)
425 TFTS (F-5B/E/F, en Williams AFB, Arizona)
833.ª AD, Holloman AFB
49.ª TFW, Holloman AFB
7/8/9 TFS (F-15A/B)
479.ª TTW, Holloman AFB
416/434/435/465 TFTS (T-38/AB)
836.ª AD, Davis Monthan
355.ª TTW, Davis-Monthan
333/354/357/358 TFTS (A-10A)

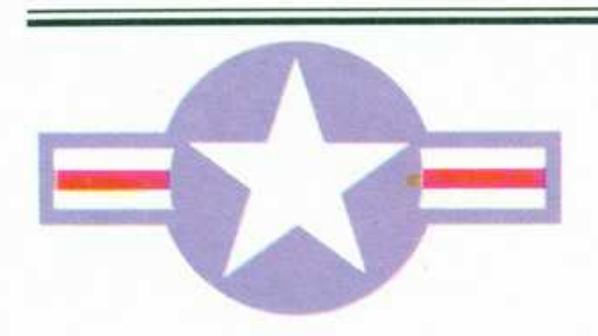
Unidades de información directa
1.ª SOW, Hurlburt Field, Florida
8 SOS (MC-130E)
16 SOS (AC-130H, CH-3E, UH-1N)
20 SOS (HH-55H)
552.ª Ala de alerta y control aerotransportados, Tinker AFB, Oklahoma
960 AW & CSS, Keflavik, Islandia - apoyo del TDY E-3A
961 AW & CSS, Kadena AB, Okinawa - apoyo del TFY E-3A
962 AW & CSS, Elmendorf AFB, Alaska - apoyo del RDY E-3A
963 AW & CS, Tinker AFB, Oklahoma (E-3A)
964 AW & CS, Tinker AFB, Oklahoma (E-3A)
966 AW & CTs, Tinker AFB, Oklahoma (E-3A)
7 ACCS, Keesler AFB, Missouri (EC-130E)
8 TDCS, Tinker AFB, Oklahoma (EC-130H)

División del Sur de la USAF, Howard AFB, Zona del Canal
24.ª Ala mixta, Howard AFB, Zona del Canal (C-12A)
24.º CS (0-2A, UH-1N)
Academia interamericana de Fuerzas Aéreas Albrook AFB
Centro de guerra aérea táctica de la USAF, Eglin AFB, Florida
4441.º TTG
4485.º TS (F-4E/G, RF-4C)
Centro de armamento de caza táctica de la USAF, Nellis AFB
57.ª FWW, Nellis AFB
64.º FWS (F-5E)
65.º FWS (F-5E)
66.º FWS (A-10A)
414.º FWS (F-4E)
422.º FWS (A-10A, F-4E, F-15A/B, F-16A/B)
431.º FWS (F-111E, en McClellan, California)
433.º FWS (F-15A/B)
47 FWW Det.1 (UH-1N, en Indian Springs AFB)
57 FWW Det.2 (F-111A, en Mountain Home AFB)
440 TFTG - no tiene aviones

Comandante delegado para Defensa Aérea (TAC) Colorado Springs, Colorado
460 FITS, Peterson Field, Colorado (T-33A, T-37B)
20.ª AD, Fort Lee AFS
48 FIS, Langley AFB, Virginia (F-15A/B)
48 FIS Det.1, Charleston (F-106A)
21.ª AD, Hancock Field, Nueva York (F-106A/B, T33A)
5 FIS Det.1, Davis-Monthan AFB (F-106A)
25.ª AD, McChord AFB
318 FIS, McChord AFB, Washington (F-106A/B, T33A)
318 FIS Det.1, Castle AFB, California (F-106A)
Fuerzas Aéreas de Islandia, Keflavik, Islandia
57 FIS Keflavik, Islandia (F-4E, T 33A)
Centro de armamento de defensa aérea, Tyndall AFB, Florida
2 FITS (F-101B/F, F-106A/B)
95 FITS (T-33A)
475 TS (PQM 102A, BQM 34)
5 FIF, Minor AFB, Dakota del Norte
4789 ABG, Hancock Field, Nueva York (T-33A)
49 FIS, Griffiss AFB, Nueva York (F 106A/B, T-33A)
49 FIS Det.1, Loring AFB, Maine (F-106A)
23.ª AD, Duluth IAP, Minnesota (T-33A)
4787 ABG, Duluth
87 FIS K. I. Sawyer AFB (F 106A/B T-33A)
87 FIS Det.1, Tyndall AFB, Florida (F-106A)
24.ª AD, Malmstrom AFB, Montana (T-33A)

ABREVIATURAS

ABG	Group de base aérea
ACCS	Squadron de mando y control
AD	División Aérea
AFB	Base de las Fuerzas Aéreas
AW & CS	Squadron de alarma y control
AW & CSS	Squadron de apoyo de alarma y control
AW & CTS	Squadron de entrenamiento de alarma y control
CS	Squadron mixto
Det.	Destacamento
ECS	Squadron de contramedidas electrónicas
FIS	Squadron de caza e interceptación
FITS	Squadron de entrenamiento de caza e interceptación
FWS	Squadron de armamente de caza
FWW	Ala de armamento de caza
SOS	Squadron de operaciones especiales
SOW	Ala de operaciones especiales
TAC	Mando Aéreo Táctico
TACW	Ala de control aéreo táctico
TASS	Squadron táctico de apoyo aéreo
TDCS	Squadron de control de despliegue táctico
TDY	Destino transitorio
TFS	Squadron táctico de caza
TFTG	Group de entrenamiento táctico de caza
TFTS	Squadron de entrenamiento táctico de caza
TFW	Ala táctica de caza
TRS	Squadron táctico de reconocimiento
TRTS	Squadron de entrenamiento táctico de reconocimiento
TRW	Ala táctica de reconocimiento
TS	Squadron de pruebas
TTG	Group de entrenamiento táctico
TTW	Ala de entrenamiento táctico



EE UU (4)

Mando de Transporte Aéreo Militar

La responsabilidad del cumplimiento de los requerimientos de la US Air Force en materia de transporte aéreo recae en el Mando de Transporte Aéreo Militar (MAC), con cuartel general en Scott, Illinois, que controla las actividades de dos grandes fuerzas aéreas y las de varias agencias menores, como el Servicio Aéreo Meteorológico y el Servicio de Rescate y Recuperación Aeroespacial.

La gran mayoría de los aviones asignados al MAC, que totalizan más de 1 000, se emplean en misiones de transporte aéreo. Tres son los tipos de aviones que se usan en la actualidad: el Lockheed C-5A Galaxy, el Lockheed C-141 StarLifter y el Lockheed C-130 Hercules, los dos primeros principalmente en transporte aéreo estratégico de largo alcance y el último sobre todo en aprovisionamiento táctico, generalmente bajo la dirección de mandos locales tales como los de la 3.ª Fuerza Aérea, en Europa, y la 5.ª Fuerza Aérea, en Japón.

Para facilitar el mando y el control de los efectivos de transporte aéreo, la responsabilidad se divide siguiendo un criterio geográfico: la 21.ª Fuerza Aérea (cuartel general en McGuire, Nueva Jersey) cubre la región oriental, entre el Mississippi y Calcuta, mientras que la 22.ª Fuerza Aérea (cuartel general en Travis, California) se ocupa de la occidental, definida por los mismos puntos.

El Lockheed C-5A Galaxy es un elemento fundamental del MAC, y la reciente desaparición del programa CX puede llevar a nuevos desarrollos del mismo (foto McDonnell Douglas)

Columna vertebral de la flota de transporte aéreo estratégico del MAC desde hace ya mucho años, el Lockheed StarLifter está sometido en la actualidad a un importante programa de modificaciones que incluye un alargamiento de unos 7 m y la instalación de receptáculos de reaprovisionamiento de combustible en vuelo. Unos 270 StarLifter serán convertidos a la configuración C-141B para mediados del verano de 1982, lo que proporcionará al MAC un equivalente a 90 aviones extra y, lo que es tal vez más importante, dará al StarLifter una nueva dimensión, liberándolo de la necesidad de utilizar puntos intermedios de escala en misiones de gran alcance. Otro importante proyecto afecta al C-5A Galaxy; se trata del fortalecimiento del ala del «Fat Albert» a fin de que pueda extender su vida útil a 30 000 horas y asegurar que la flota se mantenga activa hasta bien entrado el próximo siglo. La cancelación del programa CX a comienzos de 1982 ha relanzado las posibilidades de producción y desarrollo del C-5 y/o el C-141.

El MAC es también uno de los mandos de más importante «crecimiento» y, en la eventualidad de una movilización, asumiría el control de una gran cantidad de unidades de transporte aéreo de la Reserva de las Fuerzas Aéreas y de la Guardia Aérea Nacional, que en la actualidad utilizan preferentemente C-130 Hercules, de Havilland Canada C-7 Caribou y Fairchild C-123 Provider en misiones de tipo táctico. Un potencial adicional de transporte aéreo provendría de la Flota Aérea de Reserva Civil (CRAF), que cuenta con unos 450 aviones civiles de transporte, destinados a aumentar los efectivos del MAC en caso de crisis o guerra.

Además de su función primordial, el transporte aéreo, el MAC cumple una serie de tareas secundarias. Una de las más conocidas es la que desempeña el Servicio de Salvamento y Recuperación Aeroespacial (ARRS) que comprende misiones SAR en combate, el apoyo a emplazamientos de misiles del SAC, misiones de reconocimiento meteorológico y rescate general, para lo cual cuenta con una flota que incluye especialmente aviones C-130 modificados y Boeing C-135, así como helicópteros Bell H-1, Sikorsky H-3 y Sikorsky H.53. Menos conocido, auque no menos importante, es el Servicio Meteorológico Aéreo, que proporciona pronósticos meteorológicos globales tanto a la USAF como al US Army y tiene a su cargo misiones de reconocimiento meteorológico.

El MAC controla la flota de transporte aéreo médico de la USAF, integrada por los McDonnell Douglas C-9A Nightingale, complementados por C-141 StarLifter y C-130 Hercules. Finalmente, el MAC tiene la misión de proveer medios de transporte para el presidente y otros altos funcionarios del gobierno, tarea que está en manos de la 89.ª Ala de Transporte Aéreo Militar, con base en Andrews.

Unidades del MAC

Cuartel General-Scott, Illinois
- 21.ª Fuerza Aérea, McGuire, Nueva Jersey
- 22.ª Fuerza Aérea, Travis, California
- Servicio de Rescate y Reconocimiento Aeroespacial, Scott, Illinois
- Servicio Aéreo de Meteorología, Scott, California
- 375.ª Ala de Transporte Aéreo Médico, Scott, Illinois
- Servicio Audiovisual Aeroespacial, Norton, California
- Centro de Transporte Aéreo de la USAF, Pope, Carolina del Norte.

375.ª Ala de Transporte Aéreo Médico, Scott, Illinois
- 11.º AAS, Scott, Illinois (C-9A)
- 1400.º MAS, Norton, California (CT-39A)
  - Det. 1, McClellan, California (CT-39A)
  - Det. 2, Randolph, Texas (CT-39A)
  - Det. 3, Bergstrom, (CT-39A)
  - Det. 4, Kirtland, Nuevo México (CT-39A)
- 1401.º MAS, Scott, Illinois (CT-39A)
  - Det. 1, Offutt, Nebraska (CT-39A)
  - Det. 2, Wright-Patterson, Ohio (CT-39A)
  - Det. 3, Barksdale, Louisiana (CT-39A)
  - Det. 4, Peterson Field, Colorado (CT-39A)
- 1402.º MAS, Andrews, Maryland (CT-39A)
  - Det. 1, Langley, Virginia (CT-39A)
  - Det. 2, Shaw, Carolina del Sur (CT-39A)
  - Det. 3, Maxwell, Alabama (CT-39A)
  - Det. 4, Eglin, Florida (CT-39A)

21.ª Fuerza Aérea, McGuire, Nueva Jersey
- 76.ª División de Transporte Aéreo, Andrews, Maryland
- 89.ª Ala de Transporte Aéreo Militar (MAW), Andrews, Maryland
  - 1 HS (UH-1N, CH-3E)
  - 1 MAS (VC-6A, VC-9C, C-12A, VC-137B/C, VC-140B)
  - Det. 1 (C-135C en Hickam, Hawai)
- 317.ª Ala de Transporte Aéreo Táctico Pope, Carolina del N.
  - 39/40/41 TAS (C-130E)
- 322.ª División de Transporte Aéreo, Ramstein AB, Alemania Occ.
  - 435.ª TAW, Rhein-Main, Alemania Occidental
    - 37 TAS (C-130E)
    - 55 AAS (C-9A)
    - 58 MAS (C-12A, CT-39A, VC-135B, VC-140B en Ramstein)
    - 7111 OS (C-9A)
    - 7405 SS (C-130E)
  - 313.º TAG, RAF Mildenhall, Gran Bretaña (TSY C-130E/H)
  - 436.ª MAW, Dover, Delaware
    - 9/20 MAS (C-5A)
  - 437.ª MAW, Charleston, Carolina del Sur
    - 3/41/76 MAS (C-141A/B)
  - 438.ª MAW, McGuire, Nueva Jersey
    - 6/18/30 MAS (C-141A/B)

22.ª Fuerza Aérea, Travis AFB, California
- 60.ª MAW, Travis, California
  - 7/44 MAS, (C-141A/B)
  - 22/75 MAS (C-5A)
- 62.ª MAW, McChord, Washington
  - 4/8 MAS (C-141A/B)
  - 36 MAS (C-130E)
- 63.ª MAW, Norton, California
  - 14/15/53 MAS (C-141A/B)
- 314.ª TAW, Little Rock, Arkansas
  - 16/48/61/62 TAS (C-130E/H)
- 443.ª MAW, Altus, Oklahoma
  - 56 MATS (C-5A)
  - 57 MATS (C-141A/B)
- 463.ª TAW, Dyess, Texas
  - 772/773/774 TAS (C-130H)
- 616.º MAG, Elmendorf, Alaska
  - 17 TAS (C-130E)
- 834.ª División de Transporte Aéreo, Hickam, Hawai
- 374.ª TAW, Clark, Filipinas
  - 20 AAS (C-9A)
  - 21 TAS (C-130E)
- 316.ª TAG, Yokota, Japón
  - 345 TAS (C-130E)

Servicio de Salvamento y Recuperación Aeroespacial, Scott
- 39.ª Ala de Salvamento y Recuperación Aeroespacial, Eglin
  - Det. 5 Tyndal, Florida (HH-3E)
  - Det. 10, MacDill, Florida (HH-1H)
  - Det. 11, Myrtle Beach, Carolina del Sur (CH/HH-3E)
  - Det. 15, Patrick, Florida (CH-3E)
  - 37.º ARRS F. E. Warren, Wyoming
    - Det. 1, Davis-Monthan, Arizona (UH-1N)
    - Det. 2, Ellsworth, Dakota del Sur (UH-1F)
    - Det. 3, Gran Forks, Dakota del Sur (UH-1F)
    - Det. 4, Little Rock, Arkansas (HH-1H)
    - Det. 5, Malmstrom, Montana (UH-1F)
    - Det. 6, McConnell, Kansas (HH-1H)
    - Det. 7, Minot, Dakota del Norte (UH-1F)
    - Det. 8 Vandenberg, California (UH-1F)
    - Det. 9, Whiteman, Missouri (UH-1F)
    - Det. 10, F. E. Warren, Wyoming (TH/UH-1F)
  - 40.º ARRS, Hill, Utah
    - Det. 1, Homestead, Florida (HH-1H)
    - Det. 4, Hill, Utah (HH-1N)
    - Det. 5, Edwards, California (HH-1N)
    - Det. 6, Holloman, Nuevo México (HH-1N)
    - Det. 18, Plattsburgh, Nueva York (HH-1N)
    - Det. 22, Mountain Home, Idaho (HH-1N)
    - Det. 24, Fairchild, Washington (UH-1N)
  - 55.º ARRS, Eglin, Florida (HC-130H/N/P, HH-53C)
  - 67.º ARRS, Woodbridge, Gran Bret. (HC-130H/N/P, HH-53C)
    - Det. 2, Ramstein, Alemania Occidental (UH-1N)
    - Det. 9, Stuttgart, Alemania Occidental (HH-1H)
    - Det. 14, Keflavik, Islandia (HH-3E)
- 41.ª Ala de Rescate y Reconocimiento Meteorológico, McClellan
  - 33.º ARRS, Kadena, Okinawa (HC-130H/N/P, HH-53C)
    - Det. 1, Clark, Filipinas (CH/HH-3E)
    - Det. 13, Osan, Corea (CH/HH-3E)
  - 41.º ARRS, McClellan, California (HC-130H/N/P, HH-53C)
  - 53.º WRS, Keesler, Missouri (WC-130E/H)
  - 54.º WRS, Andersen, Guam (WC-130E/H)
  - 55.º WRS, McClellan, California (WC-135B)
- 1550.ª Ala de Entrenamiento de Tripulación y Pruebas, Kirtland
  - 1550.º FTS (TH-1F, UH-1N)
  - 1551.º FTS (HC-130H/P, HH-3E, HH-53B/C/H)

ABREVIATURAS

AAS	Squadron de transporte aéreo médico
ARRS	Squadron de salvamento y recuperación aeroespacial
Det.	Destacamento
FTS	Squadron de entrenamiento de vuelo
HS	Squadron de helicópteros
MAG	Group de transporte aéreo militar
MAS	Squadron de transporte aéreo militar
MATS	Squadron de entrenamiento de transporte aéreo militar
MAW	Ala de transporte aéreo militar
OS	Squadron de operaciones
SS	Squadron de apoyo
TAG	Group de transporte aéreo táctico
TAS	Squadron de transporte aéreo táctico
TAW	Ala de transporte aéreo táctico
TDY	Misión temporal
WRS	Squadron de reconocimiento meteorológico

EE UU (5)

Fuerzas Aéreas de EE UU en Europa

Las Fuerzas Aéreas de EE UU en Europa (USAFE) dirigen sus operaciones desde unas 20 bases aéreas, y en la actualidad controlan las actividades de unos 650 aviones, la mayor parte de los cuales está bajo la dirección de la OTAN. Después de varios años de escasas novedades en su equipo, las USAFE han sido recientemente objeto de una modernización considerable, y el proceso continúa en nuestros días con nuevas entregas de Fairchild A-10A Thunderbolt II, McDonnell Douglas F-15 Eagle y General Dynamics F-16 Fighting Falcon.

Las USAFE estan constituidas por tres fuerzas aéreas independientes y subordinadas, cada una de ellas responsable de una determinada zona geográfica. La 3.ª Fuerza Aérea tiene su cuartel general en Gran Bretaña; la 16.ª Fuerza Aérea controla las operaciones en Italia, Grecia, España y Turquía desde su cuartel general en Torrejón; y la 17.ª Fuerza Aérea, la mayor de las tres, está concentrada en Alemania Occidental, con un escuadrón de F-15 Eagle estacionado en los Países Bajos.

Durante muchos años, los McDonnell Douglas F-4 Phantom han sido la espina dorsal de la USAFE, pero en los últimos años han dado paso a nuevos equipos, y la mayor parte de los 280 aviones de este tipo en servicio están destinados a ser reemplazados por los F-16, proceso iniciado recientemente con la 50.ª TFW en Hahn, Alemania Occidental. En términos de cantidad de aviones asignados a las USAFE, el General Dynamics F-111 es el segundo tipo en importancia en el inventario. Dos alas de caza con base en Gran Bretaña se equipan con unos 170 de estos aviones de interdicción de largo alcance, mientras que el A-10A Thunderbolt II, un relativamente recién llegado a Europa, equipa una sola ala, aunque hay que señalar que se trata de la mayor ala de caza que opera en toda la organización de las USAFE.

Otro recién llegado es el F-15 Eagle, que equipa los tres escuadrones de la 36.ª Ala táctica de caza (TFW), en Bitburg, además del escuadrón ya mencionado con base en los Países Bajos. Todos ellos han cambiado recientemente sus F-15A por los más nuevos y sofisticados F-15C, pero la superioridad aérea aún se considera de la mayor importancia, y esto se refleja en el hecho de que las unidades de operaciones se entrenan regularmente con los F-5E Tiger II del 527.º Squadron agresor de entrenamiento táctico de caza (TFTAS), la única unidad de este tipo con base en Europa.

En el futuro se espera equipar las USAFE con algunas unidades del Grumman EF-111A, configurado como aparato ECM, y del Lockheed TR-1, cuando éstos estén disponibles, así como con los nuevos y polémicos misiles de crucero.

Otros elementos que operan en Europa, aunque no necesariamente bajo el control directo de las USAFE, son los Boeing KC-135 y RC-135 del SAC, en servicios de reconocimiento electrónico y de abastecimiento de combustible en vuelo, los Lockheed C-130 Hercules del MAC para transporte entre teatros de operaciones, y los Lockheed U-2 y Lockheed SR-71 del SAC, para reconocimientos especiales. La mayor parte de estos tipos operan en Europa sobre la base de una rotación, con períodos de servicio transitorio que duran entre 30 y 65 días. Otra unidad digna de mención es la 4.ª Ala táctica de caza (TFW) con base en Seymour-Johnson, Carolina del Norte, porque prácticamente esta Ala tiene dos bases, y debe reforzar a las USAFE en épocas de crisis. Para probar este modo de operar, la 4.ª TFW se desplaza todos los años a Europa, bajo el nombre en clave de «Crested Cap», y toma parte en la serie de maniobras de la OTAN que se celebran todos los años, tradicionalmente en otoño.

Fairchild A-10A Thunderbolt II de la 81.ª Ala táctica de caza, una unidad basada en Bentwaters y Woodbridge (Inglaterra), pero que actúa primordialmente en Alemania (foto Peter Foster).

Unidades de las USAFE

Cuartel General-Ramstein, Alemania Occidental
3.ª Fuerza Aérea, Mildenhall, Gran Bretaña
16.ª Fuerza Aérea, Torrejón, España
17.ª Fuerza Aérea, Sembach, Alemania Occidental

3.ª Fuerza Aérea Mildenhall, Gran Bretaña
10.ª TRW, Alconbury, Gran Bretaña
1 TRS (RF-4C)
527 TFTAS (F-5E)
20.ª TFW, Upper Heyford, Gran Bretaña
55/77/79 TFS (F-111E)
48.ª TFW, Lakenheath, Gran Bretaña
492/493/494/495 TFS (F-111F)
81.ª TFW, Bentwaters/Woodbridge, Gran Bretaña
78/91/92/509/510/511 TFS (A-10A)
FOL 1 Sembach, Alemania Occidental
FOL 2 Ahlhorn, Alemania Occidental
FOL 3 Leipheim, Alemania Occidental
FOL 4 Norvenich, Alemania Occidental
513.ª TAW, Mildenhall, Gran Bretaña
10 ACCS (EC-135H)
TAC TDY (C-130E/H desde EE UU)

16.ª Fuerza Aérea, Torrejón, España
40.º TG, Aviano, Italia
cazas en rotación
401.ª TFW, Torrejón, España
612/613/614 TFS (F-4D)
406.ª TFTW, Zaragoza, España
cazas en rotación para entrenamiento de armas
7206.º ABG, Hellenikon, Grecia
RC-135 del SAC en operaciones de apoyo
TUSLOG Det. 10, Incirlik, Turquía
cazas en rotación

17.ª Fuerza Aérea, Sembach, Alemania Occidental
26.ª TRW, Zweibrucken, Alemania Occidental
38 TRS (RF-4C)
32.º TFS, Soesterberg, Países Bajos (F-15C/D)
36.ª TFW, Bitburg, Alemania Occidental
22/53/525 TFS (F-15C/D)
50.ª TFW, Hahn, Alemania Occiental
10/33/496 TFS (F-4E, reequipándose con F-16A/B)
52.ª TFW, Spangdahlem, Alemania Occidental
23/480 TFS (F-4E)
81 TFS (F-4G)
86.ª TFW, Ramstein, Alemania Occidental
512/526 TFS (F-4E)
601.ª TCW, Sembach, Alemania Occidental
20/704 TASS (OV-10A)
601 TASS (CH-53C)
7005.º ABS, Stuttgart, Alemania Occidental
(C-12A/CT-39A)
7575.º OG, Rhein-Main, Alemania Occidental
7 SOS (MC-130E)
4.ª TFW, Seymour-Johnson, Carolina del Norte*
334/335/336 TFS (F-4E)

* con doble base y asignada a la OTAN; en EE UU forma parte de la 9.ª Fuerza Aérea del TAC.

Nota general: para detalles sobre las unidades del MAC y del SAC que operan en Europa de forma permanente o en rotación, ver la ficha correspondiente en este mismo dossier.

ABREVIATURAS

ABG	Grupo de base aérea
ABS	Escuadrón de base aérea
ACCS	Escuadrón de mando y control aerotransportado
Det.	Destacamento
FOL	Asentamiento operativo avanzado
OG	Grupo de operaciones
SOS	Escuadrón especial de operaciones
TASS	Escuadrón táctico de apoyo aéreo
TAW	Ala táctica de transporte
TCW	Ala táctica de control
TFS	Escuadrón táctico de caza
TFTAS	Escuadrón agresor de entrenamiento táctico de caza
TFTW	Ala de entrenamiento táctico de caza
TFW	Ala táctica de caza
TG	Grupo táctico
TRS	Escuadrón táctico de reconocimiento
TRW	Ala táctica de reconocimiento
TUSLOG	Unidad Logística Turquía - EE UU

EE UU (6)

Fuerzas Aéreas del Pacífico

Con casi 35 000 personas y aproximadamente 350 aviones a su cargo, las Fuerzas Aéreas del Pacífico (PACAF) son poco menos que una sombra de las existentes durante la guerra de Vietnam, momento en que el despliegue de fuerzas norteamericanas en la región alcanzó una magnitud sin paralelo desde la finalización de la II Guerra Mundial. Paradójicamente, su área de responsabilidad es probablemente mayor que la correspondiente a los restantes mandos de la USAF, pues se extiende sobre la mitad de la superficie del globo, desde la costa oeste de los Estados Unidos hasta la costa este de África y desde el Ártico hasta el Antártico.

Las PACAF son, esencialmente, el escalón aéreo del Mando Unificado del Pacífico (PACOM) y tienen su cuartel general en la base de Hickam, Hawai. A pesar de este hecho, la mayor parte del potencial táctico de las PACAF se sitúa en el Pacífico occidental, habiendo sido encomendada la defensa local a los McDonnell Douglas F-4 Phantom de la Guardia Aérea Nacional de Hawai, también basada en Hickam. A pesar de que las unidades de las PACAF son pocas en la actualidad, la reciente modernización de sus fuerzas ha incrementado considerablemente su capacidad. Al igual que en la mayor parte de los mandos de la USAF, este continuo programa de modernización se ha basado en los General Dynamics F-16 Fighting Falcon y en los Fairchild A-10A Thunderbolt II, los aviones más nuevos que han llegado a las bases activas de las PACAF.

Las operaciones se realizan actualmente desde diez bases, y la práctica totalidad de los aviones tácticos se concentran en Japón, Corea del Sur, y Filipinas. Durante mucho tiempo, los F-4 Phantom constituyeron el principal equipo de las PACAF, pero tanto la 8.ª como la 18.ª Alas Tácticas de Caza han sido ampliamente reequipadas con F-16 y McDonnell Douglas F-15, respectivamente. No obstante, se espera que el Phantom (las variantes utilizadas por la PACAF incluyen los RF-4C de reconocimiento y los F-4G «Wild Weasel» para supresión de defensas antiaéreas) continúe en servicio durante cierto tiempo. Entre otros aviones en uso se encuentran los Cessna O-2 y los North American-Rockwell OV-10A Bronco, para misiones de control aéreo avanzado, los Lockheed MC-130E Hercules, para operaciones especiales, los Boeing EC-135J Stratotanker, para mando y control aerotransportado, y los Northrop F-5E Tiger II y T-38A Talon para entrenamiento en combate aéreo «agresor» disimilar.

El potencial de combate y la preparación operacional de las unidades de las PACAF se mantienen por medio de frecuentes ejercicios, en los que también participan unidades de la US Navy y del US Marine Corps. Uno de los más significativos es «Cope-Thunder», serie regular que se realiza desde la base aérea de Clark, Filipinas, y que, al igual que los «Red Flag», da a las tripulaciones la oportunidad de realizar operaciones en condiciones de combate simuladas con gran realismo. Periódicamente se organizan ejercicios conjuntos en los que toman parte aviones de combate de naciones aliadas tales como Japón, Filipinas y Corea del Sur. En estos ejercicios, que tienen uno de sus principales centros en la base aérea de Misawa (Japón), se da una considerable importancia a los combates aire-aire.

Unidades de las PACAF

Cuartel General-Hickam, Hawai
- 5.ª Fuerza Aérea, Yokota, Japón
- 13.ª Fuerza Aérea Clark, Filipinas
- 15.ª Ala de Base Aérea, Hickam, Hawai
- 326.ª División Aérea, Wheeler, Hawai

5.ª Fuerza Aérea, Yokota AB, Japón
- 475.ª ABW, Yokota, Japón (CT-39A, UH-1F)
- 6112.ª ABW, Misawa, Japón (soporte de entrenamiento ACM)
- 313.ª AD, Kadena, Okinawa
  - 18.ª TFW, Kadena, Okinawa (CT-39A)
    - 12/44/67 TFS (F-15C/D)
    - 15 TRS (RF-4C)
    - 15 TRS Det. (RF-4C, en Osan, Corea)
- 314.ª AD, Osan, Corea
  - 8.ª TFW, Kunsan, Corea
    - 35/80 TFS (F-4D, convirtiéndose a F-15A/B)
    - 497 TFS (F-4D en Taegu, Corea)
  - 51.º CW, Osan, Corea
    - 36 TFS (F-4E)
    - 19 TASS (OV-10A)

13ª Fuerza Aérea, Clark, Filipinas
- 3.ª TFW, Clark, Filipinas (CT-39A, C-12A)
  - 3 TFS (F-4E)
  - 90 TFS (F-4E/C)
  - 26 TFTAS (F-5E, T-38A, T-33A)
  - 1 SOS (MC-130E)

326.ª División Aérea, Wheeler, Hawai
- 22 TASS, Wheeler, Hawai (O-2A/B)

15.ª Ala de Base Aérea, Hickam, Hawai (T-33A)
- 9 ACCS, Hickam, Hawai (EC-135J)

Abreviaturas

ACCS	Escuadrón de mando y control aerotransportado
AD	División aérea
CW	Ala compuesta
Det.	Destacamento
SOS	Escuadrón de operaciones especiales
TASS	Escuadrón táctico de apoyo aéreo
TFS	Escuadrón táctico de caza
TFTAS	Escuadrón agresor de entrenamiento táctico de caza
TFW	Ala táctica de caza
TRS	Escuadrón táctico de reconocimiento

McDonnell Douglas F-4D Phantom del 36.º TFS, basado en Osan, Corea, durante unos ejercicios tácticos conjuntos norteamericano-coreanos (foto USAF).

Nota 1: Elementos adicionales con base en el área del Pacífico pueden hallarse bajo control directo del SAC y del MAC.
Nota 2: Está previsto que el 25.º TFS opere desde Suwon, Corea, con A-10A Thunderbolt II, probablemente formando parte de la 51.ª CW.

EE UU (7)

Mando Aéreo de Entrenamiento

Todo el entrenamiento para reclutas, básico, técnico y de vuelo de la US Air Force, así como la educación especializada, están bajo la responsabilidad del Air Training Command (ATC, Mando Aéreo de Entrenamiento), que tiene su cuartel general en la base de Randolph, en Texas, desde donde controla casi 1 500 aviones y un personal que supera los 124 000 individuos. Esta estructura absorbe cada año aproximadamente a un cuarto de millón de alumnos que se dedican a alguna de las múltiples disciplinas relacionadas con el vuelo. Además, se invierten considerables esfuerzos en la enseñanza de candidatos de otros países.

Después de 30 horas de vuelo básico controlado en el Cessna T-41A, en el aeropuerto municipal de Hondo, Texas, bajo la égida de la Escuela de Entrenamiento de Oficiales, los candidatos aprobados para el entrenamiento de pilotos no graduados acuden a alguna de las Alas de entrenamiento de vuelo; allí cumplen 90 horas de entrenamiento básico e intermedio en reactores, sobre los Cessna T-37, y a continuación deben realizar otras 120 horas de entrenamiento avanzado en el Northrop T-38A Talon. Aproximadamente 1 200 candidatos a pilotos de la USAF pasan un año entero en mandos del ATC; a ellos se suman unos 900 navegantes para los diversos escalones de la USAF, que reciben su instrucción inicial en simuladores de vuelo Honeywell (operados por la 323ª FTW en la base de Mather, California) antes de pasar a la fase de graduación, cumplida en el entrenador navegacional Boeing T-43A, una variante del avión de línea Boeing 737. El hecho de que en 1979 no menos de 378 alumnos extranjeros completaron su entrenamiento de pilotos especializados bajo los auspicios del ATC puede dar una idea de la envergadura de las tareas desarrolladas en este terreno.

Otro aspecto del entrenamiento de vuelo es el que se refiere a las promociones de instructores de pilotos cualificados para las Alas de entrenamiento de vuelo del ATC y otros mandos de la USAF; un Ala, la 12ª FTW de Randolph, se dedica casi íntegramente a cubrir este frente, utilizando para ello T-37B y T-38A, junto a cierto número de helicópteros Bell TH-1F Iroquois. El ATC tiene asimismo numerosos destacamentos en bases del Mando Aéreo Estratégico, con T-37 o T-38 que son regularmente utilizados por los copilotos de bombardeo del SAC para adquirir experiencia de mando, según un programa de perfeccionamiento acelerado.

El entrenamiento técnico se realiza en cinco centros y su objetivo general es coordinar todas las tareas especializadas de la USAF, desde la aviónica hasta la observación meteorológica. Dos centros —los de Chanute y Sheppard— se dedican prioritariamente al mantenimiento de aviones y utilizan un elevado número de aparatos de distintos tipos como complemento al entrenamiento. Los alumnos extranjeros reciben instrucción técnica exhaustiva en Keesler, mientras que el entrenamiento de los pilotos venidos del exterior tiene lugar en Sheppard y Williams.

Otros elementos del ATC, no equipados con aviones, son la Universidad Aérea de Maxwell, que da educación militar profesional a oficiales, oficiales de complemento y civiles, y el Air War College, instalado en el mismo lugar y encargado de la promoción de los potenciales candidatos a los puestos de mando y estado mayor. El ATC está también relacionado con el servicio de reclutamiento de la USAF, una organización amplísima que se subdivide en cinco grupos, cada uno de los cuales se ocupa de tareas de reclutamiento en un área de EE UU.

En la fotografía se ven algunos de los 685 Cessna T-37 utilizados en la Fase II del entrenamiento de pilotos no graduados de la USAF. La imagen está tomada en Randolph, base destinada ahora al entrenamiento de instructores (foto USAF).

Organización del Mando Aéreo de Entrenamiento (ATC)

Cuartel general-Randolph, Texas
Centro Técnico de Entrenamiento, Lowry, Colorado
Centro Técnico de Entrenamiento, Sheppard, Texas
Centro Técnico de Entrenamiento, Chanute, Illinois
Centro Técnico de Entrenamiento, Keesler, Mississippi
3480ª Ala técnica de entrenamiento, Goodfellow, Texas

(Entrenamiento de Pilotos No Graduados)
14ª FTW, Columbus, Mississippi
37 FTS (T-37B)
50 FTS (T-38A)
47ª FTW, Laughlin, Texas
85 FTS (T-37B)
86 FTS (T-38A)
64ª FTW, Reese, Texas
35 FTS (T-37B)
54 FTS (T-38A)
71ª FTW, Vance, Oklahoma
8 FTS (T-37B)
25 FTS (T-38A)
80ª FTW, Sheppard, Texas
88/89/90 FTS (T-37B, T-38A)
82ª FTW, Williams, Arizona
96 FTS (T-37B)
97 FTS (T-38A)

(Entrenamiento de Instructores de Pilotos)
12ª FTW, Randolph, Texas
559 FTS (T-37B)
560 FTS (T-38A)
Centro de vuelo instrumental (TH-1F)

(Entrenamiento de Navegación)
323ª FTW, Mather, California
454 FTS (T-37B)
455 FTS (T-43A)
557ª FTS, Academia de las Fuerzas Aéreas, Colorado Springs, Colorado (T-41A)
3636ª CCTW (supervivencia), Eielson, Alaska
Elementos de Nellis, Nevada; Fairchild, Washington, y Homestead, Florida
Universidad Aérea, Maxwell, Alabama
Servicio de Reclutamiento de la USAF, Randolph, Texas
Centro de Entrenamiento Militar de las Fuerzas Aéreas, Lackland, Texas
Escuela de Entrenamiento de Oficiales, Lackland, Texas
Programas de vuelos en el aeropuerto municipal de Hondo, Texas (T-41A)
Grupo de Entrenamiento de Asuntos Exteriores Militares, Randolph, Texas

ABREVIATURAS

CCTW Ala de entrenamiento de tripulaciones en combate
FTS Escuadrón de entrenamiento de vuelo
FTW Ala de entrenamiento de vuelo
SAC Mando Aéreo Estratégico

EE UU (8)

Guardia Aérea Nacional

La Guardia Aérea Nacional (Air National Guard, ANG) está primordialmente destinada a proporcionar de forma inmediata unidades listas para el combate a la US Air Force, cuando y dondequiera se precisen; en los últimos años ha sido objeto de una considerable modernización en todas las áreas de su estructura, a fin de eliminar definitivamente la imagen del «ejército dominguero» que ha prevalecido durante la mayor parte de su existencia. Este concepto se debía a una política de equipamiento que reservaba a la ANG aviones obsoletos o casi obsoletos, desechados por las fuerzas regulares. Dicha práctica se ha ido modificando en buena parte a lo largo de los años setenta, de manera que la ANG ha recibido recientemente tipos tales como el Fairchild A-10 Thunderbolt II y Lockheed C-130 Hercules directamente de la línea de producción. La llegada de estos aviones, sumada a la adopción de tipos de combate modernos como el McDonnell Douglas F-4 Phantom II y el Vought A-7D Corsair II, ha transformado radicalmente a la ANG, convirtiéndola en una fuerza bien equipada y entrenada. La calidad del entrenamiento se refleja en el hecho de que las unidades de la ANG han obtenido en varias ocasiones, en el curso de maniobras con fuego real y similares, resultados superiores a los de sus competidores de las fuerzas de primera línea.

Hoy en día la ANG dispone de unos 1 500 aviones distribuidos en unos 91 escuadrones, que se reparten por todo el territorio norteamericano. Todos ellos tienen la misión secundaria de apoyar a su estado en caso de emergencia local.

Las unidades de la ANG se han movilizado en varias ocasiones desde su creación en 1945; la más reciente ocurrió en el verano de 1968, cuando 13 escuadrones tácticos de caza y reconocimiento se unieron temporalmente al TAC y a las PACAF, desplegándose en bases avanzadas en los EE UU, Corea y Vietnam. Algunas unidades más se movilizaron en sus respectivas bases estadounidenses, pero todas volvieron a su estatus normal en segunda línea en abril y mayo de 1969.

El equipo asignado actualmente a la ANG capacita a sus unidades para cumplir múltiples misiones, que van desde la superioridad aérea hasta el transporte, pasando por el ataque táctico. Todas las unidades tienen prevista su asignación a un mando de combate en caso de movilización. Así, las unidades de transporte se unirían al MAC, mientras que los interceptadores de los escuadrones de caza quedarían bajo el control del Mando de Defensa Aérea del TAC.

Como parte de su programa de entrenamiento, las unidades de la ANG colaboran con las fuerzas regulares de la USAF en todas las áreas de actividad referidas a la aviación. Por ejemplo, los aviones cisterna operan en el extranjero durante breves lapsos y las unidades de caza táctica son enviadas al exterior por períodos de hasta dos semanas, a fin de que adquieran algún conocimiento de los problemas peculiares de las operaciones en distintas partes del mundo. La creciente importancia asignada al teatro europeo de operaciones determina que sea éste el destino preferente de la mayoría de ellas.

Las unidades de la ANG se encuentran muy dispersas, de modo que es raro encontrar más de un solo escuadrón en una base determinada, pero existen excepciones a esta regla. La formación básica está constituida por los escuadrones y éstos se integran en alas, excepto allí donde cada escuadrón se encuentra en una localidad diferente; en ese caso la administración y el control corresponden a un grupo, a su vez responsable ante el ala correspondiente. La mayoría de las alas controlan escuadrones y grupos situados en dos o más estados diferentes.

Unidades de vuelo de la Guardia Aérea Nacional

101 FIS/102 FIW	Otis, Massachusetts	(F-106A/B)
102 ARRS/106 ARRG	Suffolk County, New York	(HC-130H/P, HH 3E)
103 TASS/111 TASG	Willow Grove, Pennsylvania	(O-2A)
104 TFS/175 TFG	Baltimore, Maryland	(A-10A)
105 TAS/118 TAW	Nashville, Tennessee	(C-130A)
106 TRS/117 TRW	Birmingham, Alabama	(RF-4C)
107 TFS/127 TFW	Selfridge, Michigan	(A-7D)
108 ARS/126 ARW	O'Hare, Illinois	(KC-135A)
109 TAS/133 TAW	Minneapolis-St Paul, Minnesota	(C-130A)
110 TFS/131 TFW	St Louis, Missouri	(F-4C)
111 FIS/147 FIG	Ellington, Texas	(F-101B/F)
112 TFS/180 TFG	Toledo, Ohio	(A-7D)
113 TFS/181 TFG	Terre Haute, Indiana	(F-4C)
115 TAS/146 TAW	Van Nyus, California	(C-130E)
116 ARS/141 ARW	Fairchild, Washington	(KC-135A)
117 ARS/190 ARG	Forbes Field, Kansas	(KC-135A)
118 TFS/103 TFG	Bradley Field, Connecticut	(A-10A)
119 FIS/177 FIG	Atlantic City, New Jersey	(F-106A/B)
120 TFS/140 TFW	Buckley, Colorado	(A-7D)
121 TFS/113 TFW	Andrews, Maryland (DC ANG)	(F-4D)
122 TFS/159 TFG	New Orleans, Louisiana	(F-4C)
123 FIS/142 FIG	Portland, Oregon	(F-4C)
124 TFS/132 TFW	Des Moines, Iowa	(A-7D)
125 TFS/138 TFG	Tulsa, Oklahoma	(A-7D)
126 ARS/128 ARG	Mitchell Field, Wisconsin	(KC-135A)
127 TFS/184 TFG	McConnell, Kansas	(F-4D)
128 TFS/116 TFW	Dobbins, Georgia	(F-105G)
129 ARRS/129 ARRG	Moffett Field, California	(HC-130H/P, HH-3E)
130 TAS/130 TAG	Charleston, West Virginia	(C-130E)
131 TFS/104 TFG	Westfield,Massachusetts	(A-10A)
132 ARS/110 ARW	Bangor, Maine	(KC-135A)
133 ARS/157 ARG	Pease, New Hampshire	(KC-135A)
134 DSES/158 DSEG	Burlington, Vermont	(EB-57E)
135 TAS/135 TAG	Baltimore, Maryland	(C-130B)
136 FIS/107 FIG	Niagara Falls, New York	(F-101B)
137 TASS/105 TASG	White Plains, New York	(O-2A)
138 TFS/174 TFW	Syracuse, New York	(A-10A)
139 TAS/109 TAG	Schenectady, New York	(C-130D)
141 TFS/108 TFW	McGuire, New Jersey	(F-4D)
142 TAS/166 TAG	Greater Wilmington, Delaware	(C-130A)
143 TAS/143 TAG	Quonset State, Rhodelsland	(C-130A)
144 TAS/176 TAG	Kulis, Alaska	(C-130E)
145 ARS/160 ARG	Rickenbacker, Ohio	(KC-135A)
146 TFS/112 TFG	Greater Pittsburgh, Pennsylvania	(A-7D)
147 ARS/171 ARW	Greater Pittsburgh, Pesnnsylvania	(KC-135A)
149 TFS/192 TFG	Richmond, Virginia	(F-105F)
150 ARS/170 ARG	McGuire, New Jersey	(KC-135A)
151 ARS/134 ARG	Knoxville, Tennessee	(KC-135A)
152 TFS/162 TFG	Tucson, Arizona	(A-7D/K)
153 TRS/186 TRG	Meridian, Mississippi	(RF-4C)
154 ARS/189 ARG	Little Rock, Arkansas	(KC-135A)
155 TAS/164 TAG	Memphis, Tennessee	(C-130A)
156 TAS/145 TAG	Charlotte, North Carolina	(C-130B)
157 TFS/169 TFG	McEntire, South Carolina	(A-7D)
158 TAS/165 TAG	Savannah, Georgia	(C-130E)
159 FIS/125 FIG	Jacksonville, Florida	(F-106A)
160 TRS/187 TRG	Montgomery, Alabama	(RF-4C)
162 TFS/178 TFG	Springfield, Ohio	(A-7D)
163 TFS/122 TFW	Fort Wayne, Indiana	(F-4C)
164 TAS/179 TAG	Mansfield Lahm, Ohio	(C-130B)
165 TRS/123 TRW	Louisville, Kentucky	(RF-4C)
166 TFS/121 TFW	Rickenbacker, Ohio	(A-7D)
167 TAS/167 TAG	Martinsburgh, West Virginia	(C-130B)
169 TASS/182 TASG	Peoria, Illinois	(OA-37B)
170 TFS/183 TFG	Springfield, Illinois	(F-4D)
171 FIS/191 FIG	Selfridge, Michigan	(F-4C)
172 TASS/110 TASG	Battle Creek, Michigan	(OA-37B)
173 TRS/155 TRG	Lincoln, Nebraska	(RF-4C)
174 TFS/185 TFG	Sioux City, Iowa	(A-7D)
175 TFS/114 TFG	Sioux Falls, South Dakota	(A-7D)
176 TASS/128 TASW	Truax Field, Wisconsin	(OA-37B)
178 FIS/119 FIG	Fargo, North Dakota	(F-4D)
179 TRS/148 TRG	Duluth, Minnesota	(RF-4C)
180 TAS/136 TAW	St Joseph, Missouri	(C-130A)
181 TAS/136 TAW	Dallas, Texas	(C-130B)
182 TFS/149 TFG	Kelly, Texas	(F-4C)
183 TAS/172 TAG	Jackson, Mississippi	(C-130H)
184 TFS/188 TFG	Fort Smith, Arkansas	(F-4C)
185 TAS/137 TQW	Oklahoma City, Oklahoma	(C-130H)
186 FIS/120 FIG	Great Falls, Montana	(F-106A/B)
187 TAS/153 TAG	Cheyenne, Wyoming	(C-130B)
188 TFS/150 TFG	Kirtland, New Mexico	(A-7D)
190 TRS/124 TRG	Boise, Idaho	(RF-4C)
191 ARS/151 ARG	Salt Lake City, Utah	(KC-135A)
192 TRS/152 TRG	Reno, Nevada	(RF-4C)
193 ECS/193 ECG	Harrisburg, Pennsylvania	(EC-130E)
194 FIS/144 FIG	Fresno, California	(F-106A/B)
196 TASS/163 TASG	Ontario, California	(O-2A/B)
197 ARS/161 ARG	Phoenix, Arizona	(KC-135A)
198 TFS/156 TFG	Muniz, Puerto Rico	(A-7D)
199 FIS/154 FIG	Hickam, Hawaii	(F-4C)

Cada año, la ANG envía escuadrones a Europa a fin de mejorar la preparación bélica de sus unidades. Estos dos Vought A-7D del 175º TFS, con base en Sioux Falls, Dakota del Sur, carretean para efectuar una misión en Alemania (foto US Air Force).

EE UU (9)

Reserva de la Fuerza Aérea

La Reserva de la Fuerza Aérea (*Air Force Reserve*, AFRES), que tiene instalado su cuartel general en la base de Andrew, Maryland, se encuentra en la actualidad, al igual que la Guardia Aérea Nacional, en un proceso de reequipamiento que eliminará en gran medida la filosofía de «prestado» que ha imperado durante muchos años en relación con los aparatos utilizados por sus unidades. Recientemente, los elementos de la AFRES han recibido directamente de la línea de producción ejemplares del Fairchild-Republic A-10A Thunderbolt II, y entre los nuevos aviones solicitados para el futuro inmediato se encuentra el General Dynamics F-16A Fighting Falcon; ambos tipos supondrán un incremento significativo en la capacidad del Mando.

Como sucede con la Guardia Aérea Nacional, las unidades de la AFRES deben mantenerse en todo momento dispuestas para engrosar los efectivos de combate de primera línea de la US Air Force en caso de requerirlo así las necesidades de la defensa. Todo el personal de la AFRES realiza anualmente dos semanas de AcDuTra (*Active Duty Training*, entrenamiento en tareas activas), que consisten con frecuencia en despliegues de fuerzas u operaciones emprendidas desde bases de la US Air Force en el extranjero y desarrollados conjuntamente con fuerzas regulares de primera línea. En el caso de los elementos de transporte, que constituyen de hecho el grueso de las unidades de vuelo de la AFRES, las tripulaciones efectúan vuelos de reabastecimiento sobre otros países.

Un aspecto singular de la AFRES es el programa de unidades asociadas, que permite a los reservistas el vuelo y el mantenimiento de los McDonnell Douglas C-9A Nightingale, Lockheed C-141 StarLifter y Lockheed C-5A Galaxy del Mando de Transporte Aéreo Militar, junto a las tripulaciones y personal de las fuerzas regulares. El programa «asociado» se ha ampliado recientemente y abarca a los transportes-cisterna y de carga McDonnell Douglas KC-10A Extender con base en Barksdale.

Desde el punto de vista de la organización, los elementos de la AFRES están normalmente asignados a una de las tres Fuerzas Aéreas siguientes: la 4.ª y la 14.ª, compuestas principalmente por elementos de transporte, y la 10.ª, con elementos de caza táctica más algunos escuadrones de cisternas KC-135A y dos unidades de operaciones especiales. En el caso de una movilización, las unidades de la 4.ª y 14.ª Fuerzas Aéreas se incorporarían al Mando de Transporte Aéreo Militar, y las de la 10.ª Fuerza Aérea al Mando Aéreo Táctico, con la excepción de los escuadrones de KC-135 y KC-10, que se sumarían a las fuerzas del Mando Aéreo Estratégico.

Una reestructuración de la cadena de mando ha simplificado considerablemente la organización global, al eliminar el escalón intermedio del Grupo (Group), salvo en los casos en que los escuadrones operan desde una base distinta a la del Ala a que pertenecen. La única excepción importante a esta norma la representa el 302.º Squadron de Operaciones Especiales, que depende directamente del cuartel general de la 10.ª Fuerza Aérea; otros dos Groups tampoco forman ninguna Ala, como puede verse en el cuadro adjunto, sino que dependen directamente del cuartel general de la Fuerza Aérea correspondiente.

El Fairchild Republic Thunderchief equipa únicamente a un escuadrón de la AFRES, y se retirará definitivamente en 1983 (foto Lindsay Peacock).

Unidades de la AFRES

Cuartel general - Andrews, Maryland
4.ª Fuerza Aérea, McClellan, California
10.ª Fuerza Aérea, Bergstrom, Texas
14.ª Fuerza Aérea, Dobbins, Georgia

4.ª Fuerza Aérea, McClellan, California
349.ª MAW (Asoc.), Travis, California
301.º MAS (Asoc.) (C-5A)
312.º MAS (Asoc.) (C-5A)
708.º MAS (Asoc.) (C-141B)
710.º MAS (Asoc.) (C-141B)
403.ª RWRW, Selfridge, Michigan
301.º ARRS, Homestead, Florida (HC-130H/N, HH-3E)
303.º ARRS, March, California (HC-130H)
304.º ARRS, Portland, Oregón (HH-1H, UH-1N)
305.º ARRS, Selfridge, Michigan (HC-130H/N, HH-3E)
920.º WRG, Keesler, Massachusetts
815.º WRS (WC-130H)
433.ª TAW, Kelly, Texas
68.º TAS (C-130B)
440.ª TAW, Mitchell Field, Wisconsin
95.º TAS (C-130A)
928.º TAG, Chicago-O'Hr Illinois
64.º TAS (C-130B)
442.ª TAW, Richards-Gebaur, Montana
303º TAS (C-130E)
934.º TAG, Minneapolis-St Paul, Minnesota
96.º TAS (C-130A)
445.ª MAW (Asoc.), Norton, California
728.º MAS (Asoc.) (C-141B)
729.º MAS (Asoc.) (C-141B)
730.º MAS (Asoc.) (C-141B)
446.ª MAW (Asoc.), McChord, Washington
97.º MAS (Asoc.) (C-141B)
313.º MAS (Asoc.) (C-141B)

10.ª Fuerza Aérea, Bergstrom, Texas
301.ª TFW, Carswell, Texas
457.º TFS (F-4D)
507.º TFG, Tinker, Oklahoma
465.º TFS (F-4D)
508.º TFG, Hill, Utah
466.º TFS (F-105D)
434.ª TFW, Grissom, Indiana
45.º TFS (A-37B)
910.º TFG, Youngstown, Ohio
757.º TFS (A-10A)
917.º TFG, Barksdale, Louisiana
47.º TFS (A-10A)
926.º TFG, Nueva Orleans, Louisiana
706.º TFS (A-10A)
452.ª ARW, March, California
336.º ARS (KC-135A)
420.º ARS (Asoc.) (KC-10A en Barksdale)
931.º ARG, Grissom, Indiana
72.º ARS (KC-135A)
940.ª ARG, Mather, California
314.º ARS (KC-135A)
482.ª TFW, Homestead, Florida
93.º TFS (F-4C)
924.º TFG, Bergstrom, Texas
704.º TFS (F-4D)
302.º SOS, Luke, Arizona (CH-3E)
919.º SOG, Duke Field, Florida
711.º SOS (AC-130A)

14.ª Fuerza Aérea, Dobbins, Georgia
94.ª TAW, Dobbins, Georgia
700.º TAS (C-7A/B)
908.º TAG, Maxwell, Alabama
357.º TAS (C-7A/B)
302.ª TAW, Rickenbacker, Ohio
355.º TAS (C-123K)
356.º TAS (C-123K)
911.º TAG, Greater Pittsburgh, Pennsylvania
758.º TAS (C-130A)
315ª MAW (Asoc.), Charleston, Carolina del Sur
300.º MAS (Asoc.) (C-141B)
701.º MAS (Asoc.) (C-141B)
707.º MAS (Asoc.) (C-141B)
439.ª TAW, Westover, Massachusetts
337.º TAS (C-130B)
731.º TAS (C-123K)
914.º TAG, Niagara Falls, Nueva York
328.º TAS (C-130A)
459.ª TAW, Andrews, Maryland
756.º TAS (C-130E)
913.ª TAG, Willow Grove, Pennsylvania
327.º TAS (C-130E)
927.º TAG, Selfridge, Michigan
63.º TAS (C-130A)
512.ª MAW (Asoc.), Dover, Delaware
326.º MAS (Asoc.) (C-5A)
709.º MAS (Asoc.) (C-5A)
514.ª MAW (Asoc.), McGuire, Nueva Jersey
335.º MAS (Asoc.) (C-141B)
702.º MAS (Asoc.) (C-141B)
732.º MAS (Asoc.) (C-141B)
932.º AAS (Asoc.), Scott, Illinois
73.º AAS (Asoc.) (C-9A)

Abreviaturas

AAG	Grupo de transporte aeromédico
ASS	Escuadrón de transporte aeromédico
ARG	Grupo de reabastecimiento en vuelo
ARS	Escuadrón de reabastecimiento en vuelo
ARW	Ala de reabastecimiento en vuelo
ARRS	Escuadrón de salvamento y recuperación aerospacial
MAS	Escuadrón de transporte aéreo militar
MAW	Ala de transporte aéreo militar
RWRW	Ala de salvamento y de reconocimiento meteorológico
SOG	Grupo de operaciones especiales
SOS	Escuadrón de operaciones especiales
TAG	Grupo táctico de transporte aéreo
TAS	Escuadrón táctico de transporte aéreo
TAW	Ala táctica de transporte aéreo
TFG	Grupo táctico de caza
TFS	Escuadrón táctico de caza
TFW	Ala táctica de caza
WRG	Grupo de reconocimiento meteorológico
WRS	Escuadrón de reconocimiento meteorológico

EE UU (10)

Mando de Sistemas de la Fuerza Aérea

A pesar de ser un elemento relativamente pequeño en términos del número de aviones que utiliza, el Mando de Sistemas de la Fuerza Aérea (*Air Force Systems Command*, AFSC) tiene una vasta influencia en casi todos los campos de actividad de la USAF. Su cuartel general está situado en la base de Andrews, Maryland, y su principal tarea consiste en desarrollar la tecnología aeroespacial, responsabilizándose totalmente por el diseño, la construcción y la adquisición de armas, así como por los equipos relacionados con ellas. También cae dentro de su ámbito de competencias todo lo referente a mandos, controles y comunicaciones, satélites y munición.

Las 50 000 personas empleadas están divididas por partes iguales entre personal civil y militar; en virtud de la función tan singular que desempeña el AFSC es, de hecho, el sector de la USAF donde trabaja un mayor número de ingenieros y científicos. En lo que se refiere al presupuesto, más del 60 % de los gastos están destinados a la adquisición de sistemas de armas producidos por la industria, cuyos aspectos formales son resueltos por la División Administrativa de Contratos, establecida en Kirtland, Nuevo México.

Además de esta división, el AFSC está compuesto de otros diez sectores subordinados, cada uno de ellos responsable de ciertas actividades específicas; se hallan dispersos por todo el país, ya que el AFSC opera a partir de unas doscientas sedes de diversa importancia. A continuación describiremos en detalle las principales. En la base de Wright-Patterson, Ohio, la División de Sistemas Aeronáuticos se encarga de desarrollar y obtener sistemas de reconocimiento y de guerra táctica, además de evaluar los proyectos de adaptar aviones para desempeñar misiones específicas, como, por ejemplo, en el caso de los Lockheed Hercules convertidos en cañoneros AC-130. Por lo tanto, esta división trabaja junto con los fabricantes durante todas las etapas de un proyecto determinado, hasta el momento en que el prototipo es entregado a la USAF.

El Centro de Pruebas de Vuelo de Edwards, California, es una de las principales sedes de las actividades del AFSC; allí tienen lugar las extensas y a menudo largas evaluaciones de aviones y vehículos espaciales. Por lo general esta tarea es llevada a cabo por organizaciones conocidas como Fuerzas Conjuntas de Pruebas, con personal proveniente del mando que utilizará el avión, el fabricante y la División de Sistemas Aeronáuticos. Algunos aviones son destinados a nuevas pruebas con el 6512.° Squadron del Centro de Pruebas de Vuelo. Otro sector del AFSC es la División de Armamento de Eglin, Florida; esta división utiliza ejemplares de los aviones tácticos más modernos en pruebas de ataque no-nucleares y los destina a servicios con las fuerzas tácticas y estratégicas. Dichos aviones quedan asignados a la 3246.ª Ala de Prueba, mientras que el Laboratorio de Armamento de la Fuerza Aérea, situado en la misma base, lleva a cabo investigaciones sobre tecnología de armamentos. Las tareas encomendadas a la División Médica de Brooks, Texas, abarcan todos los aspectos de la tecnología médica que se hallen relacionados con los viajes espaciales y con la aeronáutica.

La División Espacial, cuyo cuartel general se encuentra en la base de Los Angeles, California, tiene la responsabilidad principal en el control de las pruebas de los vuelos espaciales y de los proyectos de misiles balísticos; opera a partir de diversos puntos, entre los que se encuentran la base de Vandenberg, en California, y la de Cabo Cañaveral, en Florida. A la División Espacial se subordinan también los Centros de Prueba Occidental y Oriental, cuyas numerosas estaciones de control de vuelo, distribuidas por todo el mundo, se ocupan del seguimiento de misiles y cohetes. Otro elemento importante de la División Espacial es el Servicio de Control de Satélites de la Fuerza Aérea, situado en la base de Sunnyvale, California, que se ocupa de controlar la trayectoria de los satélites a través de numerosas estaciones en tierra; la recuperación de dichos satélites es llevada a cabo generalmente por el 6594.° Group de Pruebas, basado en Hickam, Hawai, que utiliza aviones Lockheed C-130 Hercules modificados y helicópteros Sikorsky HH-53C.

Otros elementos menos conocidos (aunque no por ello menos importantes) del AFSC incluyen la División de Tecnología Extranjera de Wright-Patterson, Ohio; el Centro de Desarrollo de Ingeniería de Arnold, Tennessee; la Oficina de Misiles Balísticos de Norton, California, y la División de Sistemas Electrónicos situada en la base de Hanscom, Massachusetts. Finalmente, se encuentra el Director de Ciencia y Tecnología, que comparte la sede del Cuartel General de Andrews, Maryland, y tiene por misión dirigir las investigaciones que se realizan en numerosos centros dispersos a lo largo de todo el país sobre diferentes temas, tales como rayos laser, combustibles, física y medio ambiente espacial.

La flota del Mando de Sistemas de la Fuerza Aérea incluye ejemplares de la mayoría de los modelos que se encuentran actualmente en el inventario de la USAF. Este A-10A pertenece al Centro de Desarrollo y Pruebas de Armamento, basado en Eglin, y está destinado a la 3246.ª Ala de Pruebas (foto Lindsay Peacock).

Mando de Sistemas de la Fuerza Aérea

Cuartel General - Andrews, Maryland
- División Administrativa de Contratos, Kirtland, Nuevo México
- División Médica Aerospacial, Brooks, Texas
- División de Tecnología Extranjera, Wright-Patterson, Ohio
- Director de Ciencia y Tecnología, Andrews, Maryland
- Centro de Pruebas de Vuelo de la Fuerza Aérea, Edwards, California
  - 6512.° Squadron de Pruebas (varios tipos de avión)
  - 6514.° Squadron de Pruebas, Hill, Utah (DC-130E/H)
- Centro de Desarrollo de Ingeniería, Arnold, Tennessee
- División de Sistemas Aeronáuticos, Wright-Patterson, Ohio
  - 4950.ª Ala de Pruebas (varios tipos de avión)
- División de Armamento, Eglin, Florida
  - 3246.ª Ala de Pruebas (varios tipos de avión)
  - Laboratorio de Armamento de la Fuerza Aérea
  - 6585.° Group de Pruebas (aparatos por control remoto PQM-102), Holloman, Nuevo México
- División Espacial, Los Angeles, California
  - Organización de Pruebas Espaciales y de Misiles, Vandenberg, California
    - *Centro Espacial y de Misiles Occidental*
    - *Centro Espacial y de Misiles Oriental, Patrick, Florida*
  - Servicio de Control de Satélites de la Fuerza Aérea, Sunnyvale, California
  - 6594.° Group de Pruebas, Hickam, Hawai
    - *6593.° Squadron de Pruebas (NC-130B/H, HH-53C)*
- Oficina de Misiles Balísticos, Norton, California
- División de Sistemas Electrónicos, Hanscom, Massachusetts
  - Centro de Desarrollo Aéreo Rome, Griffiss, Nueva York (varios tipos de avión)

EE UU (11)

Mando Logístico de la Fuerza Aérea

A pesar de que opera solamente un reducido número de aviones, el Mando Logístico de la Fuerza Aérea (*Air Force Logistics Command,* AFLC) constituye un elemento vital de la USAF; es responsable de las tareas de suministro y mantenimiento, así como de la compra de todos los sistemas de armas. Por lo tanto se puede afirmar que el AFLC es imprescindible para la USAF, ya que sin sus servicios ninguno de los mandos de combate lograría llevar a cabo sus tareas durante mucho tiempo. Al estar envuelto en el campo de los suministros, mantiene una estrecha relación con el Mando de Transporte Aéreo Militar, con la finalidad de cubrir satisfactoriamente sus numerosos requisitos en materia de transporte.

El cuartel general del AFLC está situado en la base de Wright-Patterson, Ohio; dicha base es también la sede de dos organizaciones especializadas, la Divión Logística de Adquisiciones de la Fuerza Aérea y el Centro de Logística Internacional del AFLC. Las tareas de ambas se explican por sí mismas: la primera es responsable del desarrollo y del diseño de nuevos sistemas de armas, así como de los contratos para la adquisición de dichos sistemas, de piezas de recambio y de equipos auxiliares especializados; el Centro de Logística Internacional está relacionado en menor medida con los aspectos del desarrollo y se ocupa principalmente del Programa de Ventas Militares al Extranjero, que actualmente se extiende a más de sesenta países e incluye todo tipo de material, desde misiles aire-aire hasta células enteras.

Además de estas organizaciones, el AFLC controla cinco Centros de Logística Aérea (ALC), responsables de la renovación de los aviones, helicópteros, misiles y motores utilizados por la USAF. Sus tareas incluyen el poner al día los sistemas, planificar inspecciones, el mantenimiento y la pintura de los aviones antes de que éstos regresen al servicio activo. Cada ALC suele ocuparse de un grupo específico de aviones, pero en algunos casos —por ejemplo, el del B-52 Stratofortress— dos ALC trabajan en conjunto. De vez en cuando estos centros emprenden programas de conversión: recientemente el ALC Ogden, de Hill, Utah, llevó a cabo la modificación de más de cien McDonnell Douglas F-4E Phantom, que fueron convertidos a una configuración de F-4G Wild Weasel.

Probablemente la división más conocida del AFLC es el centro de Almacenamiento y Disponibilidad de Aviones Militares (MASDC) situado en la base de Davis-Monthan, Arizona. Conocido como «el osario», el MASDC no solamente se ocupa de desguazar aviones sino que también conserva miles de aparatos procedentes de todos los elementos de la USAF, a menudo por su valor como fuentes de piezas de recambio o para revenderlos a fuerzas aéreas extranjeras. Las condiciones climáticas ayudan a la conservación de estos aviones, ya que el seco aire del desierto disminuye manifiestamente las posibilidades de corrosión.

Otro elemento de apoyo del AFLC es el Centro de Metrología y Guía Aeroespacial de Newark, Ohio; este centro es responsable del mantenimiento y reparación de los sofisticados sistemas de guía incorporados a los aviones y misiles de la USAF. Por último, el AFLC controla también el Museo de la Fuerza Aérea de Wright-Patterson, que expone más de 100 aviones y realiza préstamos con destino a diversas exhibiciones.

Un McDonnell Douglas F-15A Eagle, el único ejemplar de este tipo asignado al AFLC. Lleva en la deriva el código extraoficial «WR», que indica al Centro de Logística Aérea Warner-Robins (foto Lindsay Peacock).

Mando Logístico de la Fuerza Aérea

Cuartel general del AFLC, Wright-Patterson, Ohio

- División Logística de Adquisiciones de la Fuerza Aérea, Wright-Patterson, Ohio
- Centro Logístico Internacional del AFLC, Wright-Patterson, Ohio
- Centro Médico de la USAF, Wright-Patterson, Ohio
- Museo de la Fuerza Aérea, Wright-Patterson, Ohio
- 2750.ª Ala de Base Aérea, Wright-Patterson, Ohio
- Centro de Metrología y Guía Aeroespacial, Newark, Ohio
- Centro de Logística Aérea Ogden, Hill, Utah (F-4, F-16)
- Centro de Logística Aérea Oklahoma City, Tinker, Oklahoma (A-7, B-1, B-52, C-135, C-137, E-3, E-4)
- Centro de Logística Aérea Sacramento, McClellan, California (A-10, C-12, F-105, F-111, T-33, T-39)
- Centro de Logística Aérea San Antonio, Kelly, Texas (C-5, C-9, F-5, F-106, A/T-37, T-38, T-41, T-43, O-2, OV-10)
- Centro de Logística Aérea Warner-Robins, Robins, Georgia (C-7, C-123, C-130, C-140, C-141, F-15, H-1, H-3, H-53)
- Centro de Almacenamiento y Disponibilidad de Aviones Militares, Davis-Monthan, Arizona (se ocupa de aviones de todos los servicios estadounidenses)

Nota: sólo se indican los tipos de aviones que corresponden a cada centro logístico; algunos de éstos tienen también responsabilidades en materia de motores y misiles

EE UU (12)

Un F-4E del 18.º TFS del AAC, fotografiado en Lakenheath, en junio de 1981, durante el despliegue para las maniobras «Cold Fox»; ocho Phantom de dicha unidad se desplazaron a Vaernes, Noruega, a fin de intervenir en las maniobras (foto Peter Foster).

Mando Aéreo de Alaska

El Mando Aéreo de Alaska (Alaskan Air Command, AAC), que tiene su cuartel general en la base de Elmendorf, es uno de los elementos primordiales de la USAF, aunque comparado con las bases operacionales se trata de uno de los más pequeños de dicha organización. Sin embargo, le corresponde la vital tarea de actuar en la primera línea de defensa en caso de un ataque sobre Alaska y el norte del continente. Por lo demás, también tiene a su cargo una parte sustancial de la red de alerta temprana, muchos de cuyos radares están instalados en lugares remotos de la inhóspita Alaska. Se suman a sus numerosas obligaciones el apoyo aéreo a las fuerzas de tierra estacionadas en la zona, la cooperación con los aviones cisterna del SAC y los aviones de reconocimiento que operan desde la base de Eielson, y el apoyo a los aparatos del MAC, que hacen escalas rutinarias en Elmendorf cuando realizan vuelos en dirección a Asia Oriental.

La principal unidad de vuelo es la 21ª Ala Táctica de Caza de Elmendorf, que en este momento se encuentra en proceso de reequipamiento después de haber operado durante años con McDonnell Douglas F-4E Phantom. Uno de sus escuadrones (el 18.º TFS) se ha convertido a Fairchild Republic A-10A Thunderbolt y ha sido desplazado de Elmendorf a Eielson, mientras que otro (el 43º TFS) ha adquirido McDonnell Douglas F-15 Eagle y permanecerá en Elmendorf. La tercera base operativa de importancia es Shemya que, de tiempo en tiempo, aloja destacamentos que reciben apoyo del 5073º Group de Base Aérea. Los cazas de la 21ª TFW utilizan también las facilidades de los aeropuertos civiles de King Salmon y Galena. Eielson constituye la base de los A-10A del 18º TFS y los Cessna O-2A del 25º TASS, que se utilizan en lo fundamental para brindar apoyo aéreo a las fuerzas de tierra; la unidad también dispone de un pequeño número de Lockheed T-33A que cubren misiones de entrenamiento de armas y cobertura aérea simulada cuando se realizan maniobras.

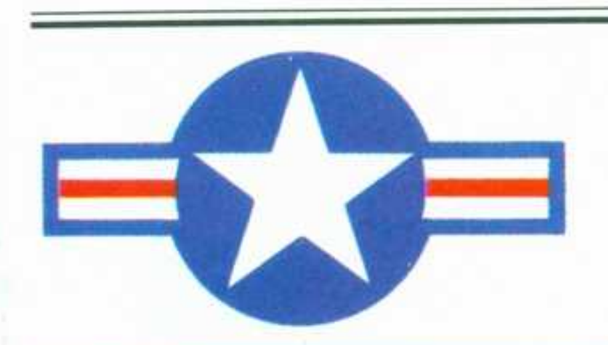
También se hallan bajo el encuadramiento del AAC al menos 13 Squadrons de Control Aéreo y Alerta, controlados por la 531ª AC & W de Elmendorf, aunque técnicamente están asignados a la 21.ª TFW. La mayoría de los escuadrones están alineados a lo largo de la costa occidental, frente al territorio soviético, y uno o dos se hallan en el interior. Estos elementos del AAC y otros componentes del mismo reciben apoyo logístico del MAC, que mantiene un escuadrón de Lockheed C-130E Hércules con base permanente en Elmendorf; estos aviones disponen de un sistema de Aprovisionamiento Aéreo Todo Tiempo (AWADS). La Guardia Aérea Nacional de Alaska, que cuenta entre sus diferentes formaciones con un escuadrón de C-130, proporciona una capacidad suplementaria de transporte aéreo.

Mando Aéreo de Alaska

Cuartel General, Elmendorf
- 21ª Ala Táctica de Caza, Elmendorf
  - 43º TFS, Elmendorf (F-15)
  - 5021º TOS, Elmendorf (T-33A)
  - 5071º ABS, King Salmon (dets)
  - 5072º ABS, Galena (dets)
- 343ª Ala Compuesta, Eielson
  - 25º TASS, Eielson (O-2A, T-33A)
  - 18º TFS, Eielson (A-10A)
- 5073º Group de Base Aérea, Shemya (dets)
- 531ª Ala de Control Aéreo y Alerta, Elmendorf (controla 13 escuadrones AC & W en toda Alaska)

Abreviaturas

ABS	Escuadrón de base aérea
AC & W	Control aéreo y alerta
Dets	Destacamentos
TASS	Escuadrón táctico de apoyo aéreo
TFS	Escuadrón táctico de caza
TOS	Escuadrón táctico de operaciones



EE UU (13)

Uno de los pocos Lockheed C-140A Jet Star destinados al 1866.° Squadron de Calibración de Ayudas, basado en Scott, Illinois; el avión exhibe el camuflaje oscuro aplicado al corto número de C-140 y Rockwell T-39 utilizados por el Mando de Comunicaciones de la US Air Force (foto Remington vía Lindsay Peacock).

Mando de Comunicaciones de la Fuerza Aérea

El Mando de Comunicaciones de la Fuerza Aérea (Air Force Communications Command, AFCC) tiene su cuartel general en la base de Scott, Illinois, y controla las actividades de unos 50 000 hombres en alrededor de 550 lugares de operación en Estados Unidos y el resto del mundo. En caso de movilización, 189 unidades de la Guardia Aérea Nacional y de la Reserva de la Fuerza Aérea aportarán unos 16 000 hombres más; de hecho, realizan una importante contribución a la actividad que el Mando de Comunicaciones de la USAF desarrolla en tiempos de paz.

En todo momento, aproximadamente un tercio del total de los efectivos del AFCC están estacionados en ultramar. Este mando, además de sus funciones en el terreno de las comunicaciones, cumple también tareas de control del tráfico aéreo y suministra medios para el procesamiento de datos, tanto a la US Air Force como a otras instituciones federales. Los medios de comunicación administrados por el AFCC incluyen redes telefónicas convencionales, sistemas de radio de las bases, centros de telecomunicaciones y diversos sistemas de alarma, detección y alerta, todo lo cual forma parte integral de la red conocida como Sistema de Comunicaciones de Defensa (DCS), empleada en beneficio de todos los elementos del Departamento de Defensa. El AFCC es también el mando de la US Air Force encargado del MARS (Sistema Militar Asociado de Radio), un cuerpo de aficionados voluntarios y de operadores militares de radio que proporcionan medios de comunicaciones en caso de emergencia.

En el terreno del control del tráfico aéreo, el AFCC administra el sistema militar más grande del mundo, por cuyas manos pasan 12 millones de movimientos anuales y que cuenta con casi 600 ayudas a la navegación y alrededor de 150 instalaciones. El AFCC también tiene a su cargo la calibración de muchos de estos sistemas, para lo cual posee tres unidades de vuelo y seis aviones con base en EE UU, Alemania Occidental y Filipinas. El sistema NOTAM (Información para Aviadores), que depende del AFCC, suministra apoyo adicional a las unidades regulares de vuelo de la USAF. Se trata de un sistema destinado a proporcionar información referente a las condiciones de los aeródromos y las instalaciones de las bases aéreas de todo el mundo.

La organización del AFCC es relativamente compleja, pues tiene la tarea de coordinar trabajos distribuidos entre seis áreas de comunicaciones. Cuatro de ellas responden a un criterio geográfico, mientras que las dos restantes realizan una labor de apoyo a los elementos estratégicos y tácticos de la USAF desde las bases de Offut, Nebraska, y Langley, Virginia, respectivamente. Otros elementos se ocupan de computadores, centros de datos e ingeniería electrónica, aunque es probable que algunos desaparezcan en su forma actual en beneficio de una reorganización propuesta cuya finalidad es agilizar las operaciones y mejorar los servicios que actualmente se ofrecen. Además de los cambios de organización, el AFCC se halla en proceso de introducción de nuevas instalaciones y equipos, tales como el Sistema de Comunicaciones vía Satélite y la Central Automatizada de Procesamiento de Mensajes, cuyos primeros elementos han alcanzado nivel operativo hace ya algunos años, concretamente a partir de 1979.

Mando de Comunicaciones de la Fuerza Aérea

Área de Comunicaciones Europea, Kapaun Barracks, Alemania Occidental
- 1868.° FCS, Rhein-Main, Alemania Occidental (T-39A)

Área de Comunicaciones Septentrional, Griffiss, Nueva York
Área de Comunicaciones Meridional, Oklahoma City, Oklahoma
Área de Comunicaciones del Pacífico, Hickam, Hawai
- 1867° FCS, Clark, Filipinas (T-39A)

Área de Comunicaciones Estratégicas, Offut, Nebraska
Área de Comunicaciones Tácticas, Langley, Virginia
Centro de Adquisición de Computadores de la Fuerza Aérea, Hanscom, Massachusetts
Centro de Servicios de Datos de la Fuerza Aérea, Washington, DC
Centro de Diseño de Sistemas de Datos de la Fuerza Aérea, Gunter, Alabama
Centro de Evaluación de Sistemas de Datos de la Fuerza Aérea, Gunter, Alabama
Centro de Programación de Computadores de Comunicaciones de la Fuerza Aérea, Tinker, Oklahoma
Centro Federal de Evaluación y Simulación por Computador de Prestaciones, Alexandria, Virginia
Central NOTAM de la Fuerza Aérea, Carswell, Texas
Oficina de Administración del Programa de la Fase IV, Gunter, Alabama
3.er Group de Comunicaciones de Combate, Tinker, Oklahoma
1842.° Group de Ingeniería Electrónica, Scott, Illinois
1931.° Group de Comunicaciones, Elmendorf, Alaska
1954.° Group de Evaluación de Radar, Hill, Utah
1814.° Squadron de Comunicaciones, Fort Myer, Virginia
1815.° Squadron de Pruebas, Scott, Illinois
1866.° Squadron de Calibración de Ayudas, Scott, Illinois (C-140A)
1872.° Squadron Escuela, Keesler, Mississippi
2000.° Squadron de Ingeniería, Scott, Illinois
2033.° Squadron de Comunicaciones, Fort Belvoir, Virginia
2199.° Squadron de Servicios de Computación, Scott, Illinois

Nota: la presente relación constituye una simplificación, pues omite muchas unidades menores

Egipto

Tras convertir la derrota casi total de 1967 en un honorable empate en la guerra de octubre de 1973 contra Israel, la Fuerza Aérea Egipcia (o más oficialmente la Fuerza Aérea de la República Árabe de Egipto) es hoy una de las fuerzas aéreas en expansión en el Oriente Medio. Su equipo básico es tanto de origen oriental como occidental, razón por la cual las formaciones de cazas soviéticos Mikoyan-Gurevich asociados a los McDonnell Douglas Phantom norteamericanos con las insignias de la FAE constituyen un espectáculo común a lo largo del valle del Nilo. A mediados de la década de los sesenta, y como consecuencia de la expulsión de los «consejeros» y técnicos soviéticos decretada por el presidente Sadat, comenzó la diversificación en la adquisición de armas, y a partir de entonces la FAE se ha enfrentado con graves problemas de mantenimiento en servicio, tanto por la gran variedad de tipos de avión de que disponía como por la relativa sofisticación de muchos de los aparatos occidentales que compró.

La FAE está aún organizada según criterios soviéticos. La brigada aérea constituye el elemento mayor de combate, y en cada brigada forman hasta tres escuadrones de 16/20 aparatos que normalmente utilizan un tipo único de avión. Además de un ejército, una armada y una fuerza aérea, Egipto cuenta también con una cuarta arma, conocida como Fuerza de Defensa Aérea, que está constituida por radares, artillería y misiles superficie-aire, así como por tres brigadas de MiG-21 que le asignó la misma FAE. Las unidades de caza de la FAE utilizan una mezcla de Dassault Mirage 5 (se han entregado 82) y MiG-21 (con 150 aproximadamente en uso de un total entregado de 400 o más) en cuatro brigadas con misiones aire-aire. Tres de estas brigadas recibirán los 40 General Dynamics F-16 encargados en sustitución de los MiG, y es casi seguro que se realizará una nueva entrega de otros 40 aparatos para satisfacer por lo menos una parte del pedido total de la FAE de 120 aviones. Otro nuevo tipo que debe llegar a finales de 1983 es el Dassault Mirage 2000.

Las misiones de interdicción media están a cargo de una pesada brigada de ataque formada por 16 supervivientes de los 25 bombarderos Tupolev Tu-16 «Badger» entregados por la URSS. Algunos de ellos van armados con el misil aire-superficie «Kelt», del tipo usado con cierto éxito en las etapas iniciales de la guerra de 1973. Para el papel de apoyo cercano, la FAE utiliza una brigada de 35 F-4E Phantom, tipo que tiempo atrás fue el enemigo aéreo más formidable de Egipto, complementado con dos brigadas de envejecidos MiG17, dos brigadas de Shenyang J-6 chinos y una brigada de 20 Sukhoi Su-7 y Su-20 de geometría variable. Ambos tipos de Sukhoi acusan especiales problemas de utilización, por lo que sólo una tercera parte de ellos se halla en servicio. Cuando los 45 Dassault-Breguet/Dornier Alpha Jet entren en servicio, algunos reemplazarán a los MiG-17.

Para misiones de transporte, en la actualidad Egipto confía plenamente en los Lockheed C-130 Hercules, 26 de los cuales reemplazaron a los 16 Antonov An-12 fuera de servicio. Hay todavía unos cuantos Ilyushin II-14 en condiciones de vuelo, que realizan servicios de entrenamiento de navegación, y a lo largo del año 1982 se recibieron 10 DHC Buffalo.

La fuerza de helicópteros está formada por máquinas soviéticas Mil Mi-6 de gran capacidad de elevación de carga, y alrededor de 50 Mi-8, además de 20 helicópteros de asalto Westland Commando. La reciente adquisición de 15 Boeing Chinook a Italia demuestra que los egipcios desean finalmente retirar de uso los Mi-6.

La Academia aérea de la Fuerza aérea egipcia, se halla situada en Bilbeis, y en ella están basados algunos ejemplares de la mayoría de los principales tipos de aviones. Desde el entrenamiento inicial en los pequeños Gomhouria, los aspirantes pasan al Aero L-29 checo, para después efectuar el entrenamiento avanzado en el biplaza MiG-15UTI, un tipo que desde 1955 ha estado en servicio con la FAE. Se hallan en desarrollo diversos planes para cambiar por completo el programa de estudios de la FAE, cuyo primer paso ha consistido en la adquisición, en 1983, de Alpha Jets, y la inminente selección de un turbohélice para utilizarlo en la etapa de entrenamiento básico en lugar del L-29.

Tanto el ejército como la armada poseen sus propios elementos aéreos. El primero emplea helicópteros Aérospatiale Gazelle franceses, mientras que la segunda dispone de algunos Gazelle y seis helicópteros antisubmarinos Westland Sea King Mk 47.

Egipto utiliza 26 aviones de transporte Lockheed C-130 Hercules, muy apropiados para las características de su territorio. Por otra parte, ello refleja el nuevo alineamiento del país, pues anteriormente la Fuerza Aérea Egipcia estaba equipada con el Antonov An-12 (foto Lockheed Corporation).

Fuerza Aérea de la República Árabe de Egipto

Unidades de Combate

General Dynamics F-16

Unidad	*Base*
—	Inchas, Marsa Matruh, Fayid
—	Marsa Matruh
—	Fayid

MiG-21MF/PFS/RF

Unidad	*Base*
4 brigadas Inclusive escuadrones n.os 22 and 26	Inchas Bir Eket Mansoura Marsa Matruh Fayid

Dassault-Breguet Mirage 5SDE/D/R

Unidad	*Base*
1 brigada	Tanta Genaclis

McDonnell Douglas F-4E Phantom

Unidad	*Base*
88.° Escuadrón	Cairo West
222.ª Brigada	Cairo West

Tupolev Tu-16A/C

Unidad	*Base*
1 brigada	Cairo West

Sukhoi Su-7BM

Unidad	*Base*
1 brigada	Katamia

Sukhoi Su-20

Unidad	*Base*
55.° Escuadrón	Katamia

MiG-17

Unidad	*Base*
2 brigadas	Bilbeis Almaza

Shenyang J-6

Unidad	*Base*
2 brigadas	Beni Sueif

Unidades de transporte y entrenamiento

Lockheed C-130H Hercules

Unidad	*Base*
1 brigada	Cairo East

Antonov An-12

Unidad	*Base*
1 brigada	Cairo East

Ilyushin Il-14

Unidad	*Base*
—	varios

Mil Mi-6/8

Unidad	*Base*
—	Kom Awshim
—	El Maza

Boeing/Meridionali Ch-47C Chinook

Unidad	*Base*
—	—

Westland Commando

Unidad	*Base*
—	—

Gomhouria

Unidad	*Base*
Academia del Aire	Bilbeis

Aero L-29 Delfin

Unidad	*Base*
Academia del Aire	Bilbeis

MiG-15UTI

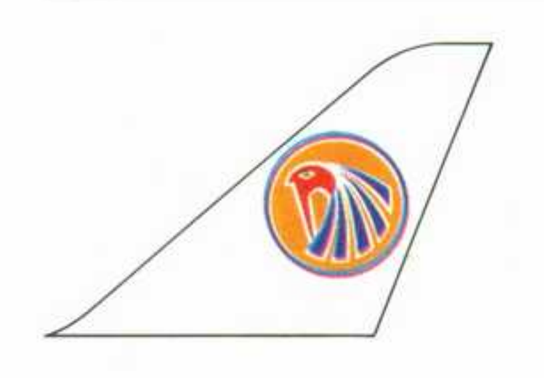
Unidad	*Base*
Academia del Aire	Bilbeis

Shenyang JT-6

Unidad	*Base*
—	Bilbeis, Beni Sueif

Westland Sea King Mk 47

Unidad	*Base*
1 escuadrón naval	Alejandría



Egyptair

Con una capacidad de entre 220 y 320 pasajeros, y con posibilidad de incorporar un depósito auxiliar de combustible en la sección trasera del fuselaje, el A300B4-203 es empleado por Egyptair en las rutas a Europa Occidental (foto Egyptair).

Los orígenes de Egyptair se remontan al 7 de junio de 1932, fecha en que se constituyó Misr (denominación de Egipto en árabe) Airwork. La compañía inauguró sus servicios en julio de 1933 empleando de Havilland D.H.84 Dragon desde El Cairo a Mersa Matruth, vía Alejandría. Los vuelos internacionales (a Lydda y Haifa) comenzaron en 1934, y llegaron hasta Bagdad en 1936. Para vuelos charter, la compañía empleó en un principio aviones de Havilland D.H.83 Fox Moth. Hacia 1937 creció la demanda y para cubrirla Misr Airwork empleó cinco de Havilland D.H.89 Rapide, dos de Havilland D.H.86 Express y dos de Havilland D.H.84 Dragon. En 1939 la red internacional, con centro en El Cairo, llegaba a Bagdad, Chipre, Haifa, Estambul, Jeddah, Jartúm y Teherán.

Durante la II Guerra Mundial Misr Airwork pasó a estar controlada por el gobierno egipcio, conservándose el nivel de vuelos y creándose algunas rutas nuevas: en este período se estableció un nuevo enlace con Beirut y Palestina. En el período de posguerra se incrementó el tráfico de pasajeros y Misr Airwork se vio sin aviones adecuados para hacer frente a la nueva situación, de modo que tuvo que suspender los servicios el 6 de abril de 1946. Se reabrieron las operaciones mediante la entrega de Beechcraft C-45 y Vickers Viking (de estos últimos, los dos ejemplares iniciales, matriculados SU-AFK y SU-AFL, fueron entregados el 1 de noviembre de 1948). En 1949 Airwork perdió su interés por seguir participando en la compañía, de modo que ésta fue redenominada Misrair SAE. A lo largo de los años cincuenta llegaron los Douglas DC-3. En marzo de 1954 Misrair encargó sus tres primeros Vickers Viscount 739: el ejemplar inicial, matriculado SUAIC, fue entregado el 23 de noviembre de 1955. El primer servicio con este turbohélice se efectuó el 16 de marzo de 1956.

El 10 de junio de 1960 la compañía recibió su primer reactor, un de Havilland D.H.106 Comet 4C que, matriculado SU-ALC y junto con el SU-ALD, inauguró sus servicios el 16 de julio de 1960. El 23 de diciembre de ese mismo año Misrair se fusionó con Syrian Airways para constituir United Arab Airlines (UAA). La intención era atraer al nuevo consorcio a otras compañías árabes del Oriente Medio, pero todo se vino abajo debido a la inestabilidad política de la zona. El socio sirio se escindió en 1961, abandonando UAA. En febrero de 1961 fueron entregados los tres primeros Douglas DC-6B de la compañía, que fueron matriculados correlativamente de SU-AMA a -AMC.

En 1964 reapareció Misrair como compañía de servicios regionales, empezando a operar con siete Antonov An-24 y siete Douglas DC-6B. Durante la década de los sesenta y principios de los setenta la compañía incorporó a su flota distintos tipos de procedencia soviética, principalmente Ilyushin Il-18D (entre 1968 y 1975), Ilyushin Il-62 (alquilados en 1971) y Tupolev TU-154 (entre diciembre de 1973 y 1975). El primer Boeing 707-366C, matriculado SU-AOU, fue entregado a UAA el 18 de setiembre de 1968. El 10 de octubre de 1971, la compañía adoptó el nombre y el elegante esquema de pintura que detenta en la actualidad.

Tras la devolución de los aviones soviéticos, Egyptair buscó nuevos modelos; la elección recayó en el Boeing 737 y en el Airbus A300. Hasta la recepción de estos aviones, se optó por alquilar Boeing 737 de Aer Lingus y Transavia: el primer ejemplar, perteneciente a Aer Lingus, fue recibido el 28 de octubre de 1975 y se le adjudicó la matrícula SU-AYT; también se alquilaron dos Airbus A300.

En el momento presente Egyptair lleva a cabo servicios domésticos (bajo el nombre Misrair) y cubre una red internacional que incluye destinos en África, Europa oriental y occidental, Oriente Medio y vuelos a puntos tan distantes como Bombay, Bangkok y Hong Kong.

Flota actual de Egyptair

Airbus Industrie A300B4-203

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
SU-BCA	115	Horus
SU-BCB	116	Osiris
SU-BCC	150	Nout
SU-BDF	199	Hathor
SU-BDG	200	Atoum

Bajo pedido:
tres ejemplares a entregar durante 1983

Beechcraft Baron 95-B55

N.º Reg.	*N.º Constr.*
SU-AYR	TC-1919
SU-AYS	TC-1920

Boeing 707-138B

N.º Reg.	*N.º Constr.*
SU-EAA	18069
SU-FAA	18068

Alquilados a Air Lease Egypt

Boeing 707-351C

N.º Reg.	*N.º Constr.*
SU-BAO	19775

Boeing 707-366C

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
SU-AOU	19844	Khopho
SU-APD	20341	Khafrah
SU-AVX	20760	Tutankhamun
SU-AVY	20761	Akhenaton
SU-AVZ	20762	Mena
SU-AXK	20920	Seti 1

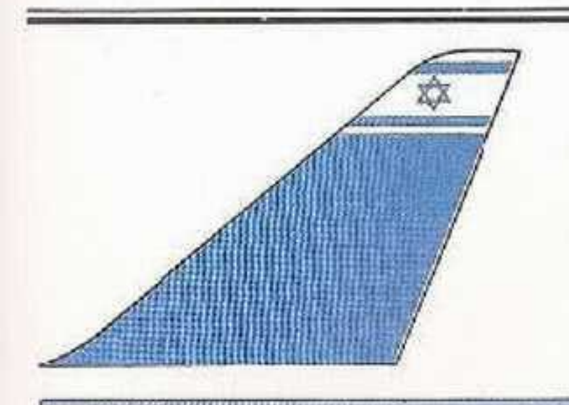
Boeing Advanced 737-266

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
SU-AYH	21191	Isis
SU-AYI	21192	Osiris
SU-AYK	21194	Ra
SU-AYL	21195	Hapi
SU-AYO	21227	Hathor
SU-BBW	21196	Aton
SU-BBX	21193	Ibis

Cessna 207 Skywagon

N.º Reg.	*N.º Constr.*
SU-ARL	207-00038
SU-ARM	207-00056

Lista suministrada por Editions JP



El Al

En la fecha de su fundación, el 11 de noviembre de 1948, la flota de El Al estaba integrada por un Douglas DC-4 y dos Curtiss C-46 Commando transferidos del antecesor de esta compañía, el Mando de Transporte Aéreo israelita (LATA). El Al se constituyó inicialmente para remplazar a la aerolínea doméstica Aviron y llevar a cabo los servicios de los que no podían ocuparse las Fuerzas Aéreas de Israel.

En junio de 1950 se adquirieron tres Lockheed L-049 Constellation (matriculados 4X-AKA y 4X-AKC); estos aparatos llegaron a Tel Aviv a principios de mayo de 1951 y poco después, el 16 de ese mes, entraron en servicio entre Israel y Nueva York, con escalas en Atenas (o Roma) y Londres. Además de los vuelos regulares a EE UU y Europa, el 1 de octubre de 1953 se inauguró un servicio a Sudáfrica; durante un breve período entre 1955 y 1956, se emplearon aviones DC-6B alquilados en las operaciones de Johannesburgo. El único avión a turbohélice usado por El Al ha sido el Bristol Britannia 313; el primero de ellos (matriculado 4X-AGA) se recibió el 12 de setiembre de 1957 y el segundo Britannia (el 4X-AGB) entró en servicio el 22 de diciembre de 1957 en la ruta a Nueva York.

En diciembre de 1960 tuvo lugar otra modernización de la compañía, cuando se alquiló de VARIG un Boeing 707-441 (PP-VJB) para vuelos a través del Atlántico. El primer Boeing 707-458 propiedad de la compañía (el 4X-ATA) le fue entregado el 22 de abril de 1961. A finales de 1961 habían sido retirados todos los Constellation, quedando El Al equipada con los Britannia y Boeing 707. El Britannia se utilizó hasta mediados de los años sesenta, momento desde el que (hasta 1971) la compañía voló solamente con Boeing 707 y Boeing 720. El 26 de mayo de 1971, se entregó a El Al el que sería su primer aparato de fuselaje ancho, un Boeing 747-258B (matriculado 4X-AXA). El nuevo Boeing 767-258 (el primero, matriculado 4X-EAA, fue servido el 12 de julio de 1983) opera en las rutas de capacidad media. Para la red europea y del Oriente Medio se dispone de dos Boeing 737-258, los matriculados 4X-ABN y 4X-ABO. Antes de que se recibieran esos dos aparatos, en 1982, El Al alquiló a partir del 1 de noviembre de 1980 dos Boeing 737-2M8 de Trans European Airlines.

En 1977 se constituyó una compañía subsidiaria *charter* denominada El Al Charter Services, a la que, cuando es necesario, El Al cede aviones y tripulaciones; esta compañía fue rebautizada Sun d'Or el 27 de setiembre de 1981. Actualmente, El Al lleva a cabo vuelos regulares de pasaje y carga a 15 destinos europeos y a El Cairo, Nairobi, Johannesburgo, Nueva York, Montreal y Miami.

Asiduo visitante de los aeropuertos europeos, este Boeing 747 de El Al lleva la matrícula 4X-AXF. Véase, pintada en el fuselaje, la inscripción *cargo*, pues este aparato tiene capacidad para configuración mixta de pasaje y mercancías (foto John Roach/ALPS).

Los dos aviones Boeing 737-258 Advanced con que cuenta El Al son empleados en las rutas europeas y de Oriente Medio (foto John Roach/ALPS).

Flota actual de El Al

Boeing 707-331B

N.º Reg.	*N.º Constr.*
4X-ATD	18985

Boeing 707-358B

N.º Reg.	*N.º Constr.*
4X-ATR	19004
4X-ATS	19502
4X-ATT	20097

Boeing 707-358C

N.º Reg.	*N.º Constr.*
4X-ATX	20122
4X-ATY*	20301

(* alquilado a Sun d'Or)

Boeing 707-458

N.º Reg.	*N.º Constr.*
4X-ATA	18070
4X-ATB	18071

(en reserva en Tel Aviv)

Boeing 737-258 Advanced

N.º Reg.	*N.º Constr.*
4X-ABN	22856
4X-ABO	22857

Boeing 747-124F

N.º Reg.	*N.º Constr.*
4X-AXZ	19735

Boeing 747-258B

N.º Reg.	*N.º Constr.*
4X-AXA	20135
4X-AXB	20274
4X-AXC	20704
4X-AXH	22254

Boeing 747-258C

N.º Reg.	*N.º Constr.*
4X-AXF	21594

Boeing 747-258C (SCD)

N.º Reg.	*N.º Constr.*
4X-AXD	21190

Boeing 747-258F (SCD)

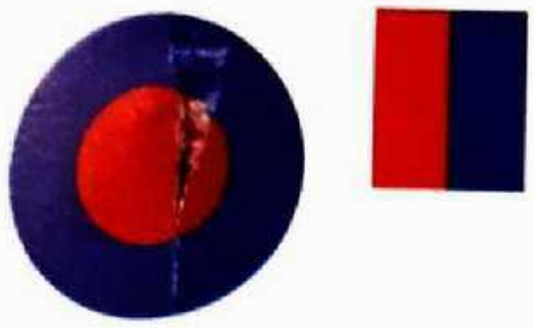
N.º Reg.	*N.º Constr.*
4X-AXG	21737

Boeing 767-258

N.º Reg.	*N.º Constr.*
4X-EAA	22972
4X-EAB	22973
4X-EAC	22974
4X-EAD	22975

Lista suministrada por Editions JP

El Arma Aérea de la Flota



El Arma Aérea de la Flota británica, que demostró su preparación durante la guerra de las Malvinas en 1982, goza en la actualidad de un importante programa de expansión.

El BAe Sea Harrier FRS.Mk 1, primer avión de combate de ala fija del AAF desde la retirada del McDonnell Douglas Phantom FG.Mk 1, es actualmente un modelo probado en combate y capaz de operar desde cualquier buque que disponga de una superficie despejada mínima. Durante la guerra de las Malvinas, este modelo V/STOL llevó a cabo más de 1 600 salidas y reclamó un total de 23 victorias en combates aire-aire sin pérdidas propias en características similares. El AAF recibió 34 Sea Harrier, complementados por otros pedidos por 14 y nueve aviones (incluidos cuatro entrenadores biplazas T.Mk 4N). Las pérdidas operacionales ascienden a 11 aviones.

Está previsto un programa de mejora a medio plazo (MMP) para los Sea Harrier, gracias al que se le incorporarán los más recientes avances registrados en el campo de la aviónica. Designados posiblemente Sea Harrier FRS.Mk 2, los aviones MMP podrán utilizar cuatro AMRAAM (misiles aire-aire de alcance medio avanzados) AIM-120, mientras que el actual radar de impulsos Blue Fox será remplazado por el nuevo Blue Vixen, con capacidad de interceptación todotiempo mejorada combinada con el modo de adquisición y disparo hacia abajo. Otros cambios pueden incluir enlaces de datos codificados a través del Sistema Conjunto de Distribución e Información Táctica (JTIDS) y el sistema de radar de alerta Guardian. Los Sea Harrier forman el elemento de caza y ataque a bordo de los tres portaviones de la Royal Navy (HMS *Invincible*, *Illustrious* y *Ark Royal*). Cada buque dispone de su propio escuadrón asignado, así como de una unidad de Sea King HAS.Mk 5 y un destacamento de Sea King AEW.

El principal helicóptero antisubmarino del AAF es el Westland Sea King, una versión muy desarrollada y construida con licencia del diseño Sikorsky original. La cifra total de Sea King del AAF asciende a 56 HAS.Mk 2A, 21 HAS.Mk 2 convertidos en HAS.Mk 5 y 17 HAS.Mk 5 de nueva construcción. Estos aparatos equipan seis escuadrones de primera línea y unidades de entrenamiento, y pueden seguir en servicio hasta la llegada, hacia finales de los años ochenta, del modelo italo-británico EH 101.

Dos escuadrones emplean la versión de alerta temprana aerotransportada Sea King AEW. A raíz de las pérdidas de buques registradas en las Malvinas se desarrolló esta modificación a fin de proporcionar cierta medida de protección a los grupos de portaviones. Está prevista la adquisición de ocho Sea King AEW, cada uno de los cuales incorpora un radar EMI Searchwater en un gran domo situado junto al fuselaje.

Una variante de asalto de comandos de este versátil helicóptero, la Sea King HC.Mk 4, es empleada por un par de escuadrones basados en la estación aeronaval de Yeovilton, con un total de 23 máquinas. Otras nueve se hallan bajo pedido y podrán remplazar a los venerables Westland Wessex HU.Mk 5 de una unidad gemela estacionada también en Yeovilton. Permanecen en activo unos 24 Wessex.

Veintidós años después de su entrada en servicio con la Royal Navy, el Westland Wasp continua en activo, si bien sólo existen 27 ejemplares que equipan a un único escuadrón operacional, el 829.°, con base en Portland. Estos helicópteros forman las patrullas asignadas a las unidades de superficie menores, aunque el Westland Lynx está remplazando a este modelo en los destacamentos restantes. Los Wasp asignados a los buques hospital y de vigilancia pueden continuar en la breha hasta 1990.

El Lynx HAS.Mk 2/HAS.Mk 3 es hoy día el principal helicóptero antibuque de la Royal Navy, que dispone de más de 50 ejemplares. Además de operar como plataforma antibuque embarcada, armado con misiles Sea Eagle, el Lynx es utilizado como medio antisubmarino, en sustitución del Wasp, desde los destructores de la clase «County» y las fragatas de la clase «Leander», así como desde las clases «Tipo 21», «Tipo 22» y «Tipo 42». Al igual que el escuadrón que agrupa las patrullas de los Wasp, la unidad de Lynx (el 815.° Squadron) está basado en Portland y distribuye sus helicópteros entre los buques de guerra, en tanto que una segunda unidad (el 702.° Squadron) proporciona pilotos y observadores entrenados.

El entrenamiento de vuelo en el AAF implica varias unidades. En Roborough (Plymouth) se halla la Flying Grading Flight, en la que los aspirantes a pilotos reciben instrucción inicial a bordo de 10 de Havilland Chipmunk. Los futuros pilotos de helicópteros realizan a continuación un curso en la estación de Culdrose (Cornualles) con aparatos Westland/Aérospatiale Gazelle HT.Mk 2. El AAF adquirió 36 helicópteros ligeros de este tipo. La enseñanza se observadores tiene lugar a bordo de 16 aulas volantes BAe Jetstream T.Mk 2, estacionados también en Culdrose; se está a la espera de recibir cuatro aparatos de la versión Jetstream T.Mk 3. En Yeovilton se halla la Fleet Requeriments and Air Direction Unit (FRADU), administrada durante años por Airwork Ltd pero actualmente en manos de la Flight Refuelling (Services) Ltd/RCA Services Ltd. La FRADU está equipada con unos doce BAe Canberra T.Mk 22/TT. Mk 18 y 23 Hawker Hunter GA.Mk 11/T.Mk 8. Están entrando en servicio diez Dassault-Breguet Falcon 20 para remplazar a algunos de los Canberra en el remolque de blancos y también en la simulación de contramedidas electrónicas. Los Falcon 20 han sido modificados para llevar cuatro contenedores subalares de ECM y serán capaces de operar en misiones de apoyo a la flota, transportando recambios y personal.

La Station Flight de Yeovilton es una unidad de enlace y transmisiones equipada con cuatro de Havilland Sea Heron y un par de Chipmunk.

Unidades del Arma Aérea de la Flota

Britsh Aerospace Sea Harrier FRS.Mk 1/T.Mk 4N

Unidad	*Base*
800,801,802,899 Sqns	Yeovilton; asignados a los HMS *Illustrious* (800), HMS *Invincible* (801) y HMS *Ark Royal* (802)

Westland Sea King HAS.Mk 2/HAS. Mk5

Unidad	*Base*
706,810,814,820, 824,826 Sqns	Culdrose
819 Sqn	Prestwick

Westland Sea King AEW

Unidad	*Base*
824,849 Sqns	Culdrose

Westland Sea King HC.Mk 4

Unidad	*Base*
707,846 Sqns	Yeovilton

Westland Lynx HAS.Mk 2/HAS.Mk 3

Unidad	*Base*
702,815 Sqns	Portland

Westland Wasp HAS.Mk 1

Unidad	*Base*
829 Sqn	Portland

Westland Wessex HU.Mk 5

Unidad	*Base*
707, 771, 772 845 Sqns	Yeovilton, Culdrose, Portland, Yeovilton, respectivamente

British Aerospace Jetstream T.Mk 2/T.Mk 3

Unidad	*Base*
750 Sqn	Culdrose

Westland Gazelle HT.Mk 2

Unidad	*Base*
705 Sqn	Culdrose

BAe Canberra TT.Mk 18/T.Mk 22
Hawker Hunter GA.Mk 11/T.Mk 8
Dassault-Breguet Falcon 20

Unidad	*Base*
FRADU	Yeovilton

de Havilland Sea Heron C.Mk 1/C.Mk 4
de Havilland Chipmunk T.Mk 10

Unidad	*Base*
Station Flight; Naval College	Yeovilton; Roborough

El Hawker Hunter sirve en la FRADU del Arma Aérea de la Flota; el GA.Mk II de la fotografía es uno de estos aparatos. Sus misiones comprenden la simulación de misiles antibuque para entrenar las defensas de los barcos de la Royal Navy y actuar como blancos en la instrucción de los controladores de caza.

España

El Ejército del Aire (EdA) es quizá la más moderna de las tres armas del Ejército español. Cuenta con un total de 170 aviones de combate (interceptadores y cazabombarderos), a los que se añaden diversos tipos de aviones de transporte, entrenamiento y auxiliares. Su puesta al día como fuerza aérea moderna ha sido muy rápida. Hasta hace 20 años, la columna vertebral del EdA estaba constituida por bombarderos Heinkel He-111 y cazas Messerschmitt producidos por la Hispano. El origen de esta modernización hay que buscarlo principalmente en EE UU que, en contrapartida, goza de los derechos de utilización de las cuatro mayores bases aéreas españolas: Morón, Torrejón, Rota y Zaragoza.

Las unidades de interceptación (la unidad básica es el ala, compuesta de dos o tres escuadrones) utilizan el Dassault Mirage F.1, Dassault Mirage III, McDonnell Douglas F-4 Phantom y Northrop SF-5, integrados en un sistema de defensa aérea controlado por el Mando Aéreo de Combate (MACOM). Éste consta de siete estaciones de radar de largo alcance, que suministran datos a un ordenador central, el cual, a su vez, transmite la información al Sector Aéreo apropiado.

Para reemplazar a los Phantom y a los SF-5, España está a punto de adquirir un nuevo avión de caza, el denominado Futuro Avión de Caza y Ataque (FACA). La elección recaerá en el General Dynamics F-16 o en el McDonnell Douglas Northrop F-18L, aunque también se han barajado los nombres del Mirage 2000 y del Panavia Tornado ADV. El pedido inicial constaría de 72 aviones que irían a equipar cuatro escuadrones, con una posterior opción de compra hasta los 144 ejemplares.

En la actualidad, la industria española está dotando al EdA de aviones de producción nacional. Tal es el caso del entrenador a reacción CASA C-101 Aviojet, la mayoría de cuyos ejemplares —hasta un total de 88— están siendo entregados a la Escuela General del Aire en San Javier. Asimismo diseñado y producido por CASA, el C-212 Aviocar equipa, en un número aproximado de 70 ejemplares, la mayoría de las unidades del Mando Aéreo de Transporte (MATRA). El MATRA cuenta con otros tipos de aviones, entre los que destacan 36 de Havilland Canada Caribou y 11 Lockheed Hercules. Un punto y aparte en esta relación lo constituye el MACAN, Mando Aéreo de las Canarias, que, en sus distintas unidades, incluye una amplia variedad de aparatos, que van desde interceptadores Mirage F.1 hasta helicópteros Aérospatiale Puma. En el cuadro adjunto no se incluyen algunos escuadrones de enlace, dotados con Dornier Do-27 y Bell UH-1.

Arma Aérea de la Armada

La Armada española es una de las tres en el mundo que cuenta en sus filas con los BAe Harrier (apodados Matador); los otros dos usuarios son el US Marine Corps y la Royal Navy británica. Los AV-8 Harrier españoles (producidos por McDonnell Douglas) operarán todavía algún tiempo desde el portaeronaves *Dédalo* (ex USS *Cabot*, transferido en 1967). El portaeronaves *Príncipe de Asturias*, botado el 22 de mayo de 1982, dispone de una cubierta de vuelo de 175 m, con una «rampa de esquí» con 12° de inclinación, y puede transportar una dotación de 20 aparatos. Además de los Matador, la Armada tiene en servicio unos 50 helicópteros, en funciones de lucha antisubmarina y ataque.

El McDonnell Douglas Phantom II equipa dos escuadrones del Ala n.° 12 del Ejército del Aire español: cada escuadrón consta de 18 F-4CR(S) y dos RF-4C (foto McDonnell Douglas).

Fuerzas Aeromóviles del Ejército de Tierra

Las FAMET, el brazo aéreo del Ejército de Tierra, fueron creadas en julio de 1965. En su arsenal cuentan con unos 150 helicópteros; los más numerosos hasta el momento son los Boeing-Vertol CH-47C Chinook, empleados como transportes de tropas y de material bélico. Los Bell OH-58 desempeñan misiones de reconocimiento, mientras que los Bell UH-1 Huey se emplean en gran variedad de cometidos, como enlace, transporte de tropas y abastecimiento. Las «garras» de las FAMET están formadas por 46 MBB BO 105, montados por CASA y que en la actualidad están en proceso de entrega. De estos aparatos, 28 irán armados con misiles HOT y 18 con cañones de 20 mm. Para más adelante se prevé la entrada en servicio de 22 BO 105 más, destinados a tareas de reconocimiento.

Unidades de vuelo del Ejército del Aire español

Unidades de combate

Dassault Mirage IIIEE/DE

Unidad	*Base*
Esc. 111, 112	Manises

Dassault Mirage F.1CE/BE

Unidad	*Base*
Esc. 141, 142	Los Llanos
Esc. 462	Gando

McDonnell Douglas F-4CR(S)

Unidad	*Base*
Esc. 121, 122	Torrejón

McDonnell Douglas RF-4C

Unidad	*Base*
Esc. 121, 122	Torrejón

Northrop SF-5A/B/SRF-5A

Unidad	*Base*
Esc. 211, 212	Morón

Hispano HA.220 Super Saeta

Unidad	*Base*
Esc. 214	Morón

Lockheed P-3A Orion

Unidad	*Base*
Esc. 221	La Parra

Unidades de transporte y entrenamiento

CASA C-212 Aviocar

Unidad	*Base*
Esc. 351, 352	Getafe
Esc. 461	Gando
Esc. 721	Alcantarilla
Esc. 744, 745	Matacán
Esc. 792	San Javier

de Havilland Canada DHC-4 Caribou

Unidad	*Base*
Esc. 372	Villanubla

Lockheed C-130H Hercules

Unidad	*Base*
Esc. 311	Zaragoza

Lockheed KC-130H Hercules

Unidad	*Base*
Esc. 312	Zaragoza

Aérospatiale SA.330J Puma

Unidad	*Base*
Esc. 802	Gando

Fokker F.27 Maritime

Unidad	*Base*
Esc. 802	Gando

Canadair CL-215

Unidad	*Base*
Esc. 431, 432	Torrejón

Dassault Falcon 20

Unidad	*Base*
Esc. 401	Madrid

McDonnell Douglas DC-8

Unidad	*Base*
Esc. 401	Madrid

Piper Navajo

Unidad	*Base*
Esc. 401	Madrid

Beech Bonanza/T-34

Unidad	*Base*
Esc. 791	San Javier

CASA C-101 Aviojet

Unidad	*Base*
Esc. 793	San Javier

Northrop SF-5B

Unidad	*Base*
Esc. 731, 732	Talavera La Real

Hughes 300C

Unidad	*Base*
Esc. 782	Granada

Lockheed T-33A

Unidad	*Base*
Esc. 411, 412	Zaragoza

North American T-6

Unidad	*Base*
Esc. 793	San Javier

Unidades de vuelo del Arma Aérea de la Armada

British Aerospace AV-8A Matador

Unidad	*Base*
Esc. 008	Dédalo

Agusta-Bell AB.212ASW

Unidad	*Base*
Esc. 003	Rota

Bell AH-1G Cobra

Unidad	*Base*
Esc. 007	Rota

Hughes 500M (ASW)

Unidad	*Base*
Esc. 006	Rota

Sikorsky SH-3D/G Sea King

Unidad	*Base*
Esc. 005	Rota

Agusta-Bell AB.47

Unidad	*Base*
Esc. 001	Rota

Piper Comanche/Twin Comanche

Unidad	*Base*
Esc. 004	Rota

Etiopía

Etiopía adquirió en 1969 cuatro Canberra B.Mk 52, de los que dos se perdieron en la guerra etíope-somalí.

Apoyado por la Unión Soviética, los estados socialistas europeos y Cuba, el gobierno militar de Etiopía libra en la actualidad dos guerras que, de seguir las cosas como hasta ahora, parece incapaz de ganar. La primera es la guerra contra la pobreza y la inanición, que afectan a gran parte de la población de las regiones interiores del país, cuyos recursos son escasos. La otra guerra es más sangrienta y tiene como enemigos a no menos de cinco movimientos guerrilleros que propugnan la independencia de Eritrea.

Gobernada por el general Mengistu Haile Mariam, Etiopía depende en gran medida de la ayuda soviética, tanto económica como militar. Ésta comenzó en 1977, cuando las fuerzas armadas de la vecina Somalia invadieron la disputada región desértica del Ogadén e infligieron varias derrotas a los ejércitos etíopes. Un importante puente aéreo de armas procedentes de la URSS y tropas cubanas restablecieron la decaída moral etíope y decantaron la situación contra los somalíes, que se vieron obligados a retroceder más allá de la frontera.

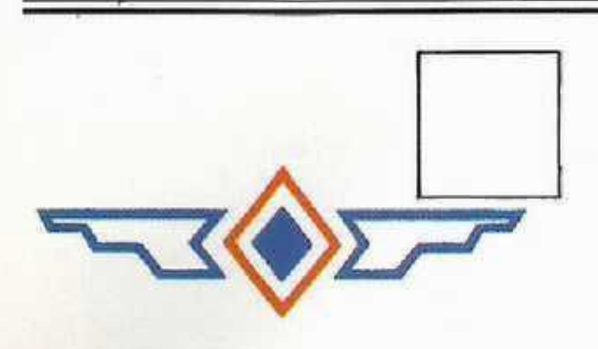
Las Fuerzas Aéreas de Etiopía utilizaban, hasta el estallido de la guerra mencionada, aviones exclusivamente de origen occidental, comprendidos cuatro bombarderos BAC Canberra B.Mk 52 adquiridos en 1969, doce cazabombarderos Northrop F-5A y ocho F-5E, seis North American T-28D, doce Douglas C-47, dos de Havilland Canada DHC-5D Buffalo, doce Fairchild C-119K, dos Douglas C-54, once Lockheed T-33A y veinte Saab Safir. Al inclinarse Etiopía hacia el bloque oriental comenzaron las dificultades para obtener recambios para los aviones de las FAE. En consecuencia, muchos de los aparatos mencionados acabaron almacenados o convertidos en fuentes de repuestos para otros aviones. Pero en su lugar llegaron aviones de combate MiG y Sukhoi, helicópteros Mil y transportes Antonov.

No se dispone actualmente de datos precisos sobre el número de aviones utilizados por las Fuerzas Aéreas de Etiopía, debido principalmente a la permanente situación de guerra a que obligan las acciones guerrilleras derechistas. Se cree que las FAE cuentan con seis escuadrones de cazabombardeo equipados con una cifra total de 150 aviones de ataque al suelo Mikoyan-Gurevich MiG-21, MiG-23 y Sukhoi Su-22. En su apoyo, y en el del Ejército, existen alrededor de 30 helicópteros de transporte Mil Mi-8 y uno o dos escuadrones dotados con 24 helicópteros de ataque Mi-24. Si bien las FAE cuentan con cierto número de pilotos autóctonos entrenados, la mayoría de sus aviones están tripulados por cubanos, soviéticos y germanoorientales. Un regimiento de transporte utiliza unos doce Antonov An-12 ex soviéticos y cierta cantidad de cargueros tácticos An-26. En 1982, un aparato de este último modelo fue abatido por las guerrillas, que utilizaron el suceso para intentar atraer a la opinión pública internacional hacia su causa.

Como compensación a la ayuda prestada, los soviéticos han obtenido una valiosa base en una zona mundial de innegable valor geoestratégico. Tras haber permitido la construcción de un importante puerto aeronaval en Berbera, los somalíes rechazaron a principios de los años setenta la ayuda soviética y la presencia de sus asesores, quienes sólo tuvieron que «cruzar el umbral» y desplazarse a Etiopía. Como resultado, la URSS tiene desde entonces basados en el aeródromo de Asmara aviones de reconocimiento marítimo Ilyushin II-38, que permiten seguir de cerca los movimientos de buques cisterna que se dirigen al, o vuelven del, golfo Pérsico.

Efectivos de las FAE

Modelo	*Cantidad*
Mikoyan-Gurevich MiG-23 «Flogger» / Mikoyan-Gurevich MiG-21 «Fishbed»	140
Sukhoi Su-22 «Fitter»	12
Mil Mi-24 «Hind»	24
Mil Mi-8 «Hip»	32
Antonov An-12 «Cub»	14
Antonov An-26 «Curl»	2
Mikoyan-Gurevich MiG-21U «Mongol»	?



Filipinas

Las Fuerzas Aéreas de Filipinas utilizan 27 aviones SIAI-Marchetti SF.260 en misiones de entrenamiento y otros 12 en cometidos de interdicción ligera.

Antes de la II Guerra Mundial, el Philippine Army Air Corps estaba en su práctica totalidad equipado y entrenado por Estados Unidos. Cuando los japoneses invadieron la que había sido colonia española, en diciembre de 1941, los Boeing P-26 Peashooter y bombarderos Martin B-10 fueron empeñados en un fútil intento por detener a las fuerzas invasoras.

En la posguerra, las nuevas Fuerzas Aéreas de Filipinas (Philippine Air Force en inglés, Hukbong Himpapawidng Pilipinas en tagalo y PhAF en forma abreviada) se constituyeron en 1947; cazas North American P-51 Mustang y transportes Douglas C-47 insuflaron un aire de modernización repentina al servicio. En 1948, las PhAF se vieron envueltas en la que iba a ser una guerra de cuatro años contra las guerrillas comunistas en Luzón, consiguiendo impedir que se estableciese un gobierno de corte socialista.

El actual gobierno filipino ha querido mostrar cierto interés por aflojar los fuertes lazos que unen a Filipinas con Estados Unidos, pero por el momento no hay evidencias de que se haya prosperado en ese sentido. Ello se debe a algunas razones de peso: por ejemplo, las bases estadounidenses de Clark Field y Cubi Point, que de desaparecer menguarían la importante presencia norteamericana en la zona.

La defensa aérea de las 7 000 islas que componen el archipiélago de las Filipinas recae en dos escuadrones, uno con 20 Northrop F-5A y el otro con 25 Vought F8H Crusader. Los segundos fueron entregados en 1978-79 y eran antiguos aparatos de la US Navy puestos al día como sustitución de los obsoletos F-86 Sabre filipinos. Once F-5E remplazarán a los F-5A (que han sido utilizados para filmar *Apocalypse Now*). Íntimamente ligada a estas unidades de caza se encuentra la 580.ª Ala de Alerta y Control de Aviones, que comprende a los Escuadrones n.os 581, 582 y 583, y se basa en una serie de radares emplazados en tierra que controlan la totalidad del territorio, encargándose de la organización de defensa aérea.

Para misiones de ataque al suelo, las PhAF utilizan más de 30 North American T-28D Trojan. La mayoría de ellos sirven en la 15.ª Ala de Interdicción (basada en Sangley Point), una unidad formada específicamente a principios de los años setenta para ayudar a combatir a las guerrillas musulmanas de izquierdas en el sur del país. Complementando a estos viejos pero eficaces aparatos, se hallan los supervivientes de 16 aviones de ataque ligero SIAI-Marchetti SF.260 Warrior y unos 12 cañoneros AC-47 Gunship derivados de transportes C-47. Las misiones de patrulla marítima corren a cargo de tres Fokker F.27 MPA.

Los cometidos de transporte están repartidos entre el Ala Pesada, basada en Mactan y dotada con tres Lockheed C-130H y cuatro Lockheed L-100, y un elemento táctico dotado con nueve F.27 Friendship, nueve GAF Nomad Missionmaster y unos pocos C-47. Más de 70 helicópteros Bell UH-1 sirven en gran variedad de cometidos, junto a 15 Bell 205. En 1983 se hizo público un importante pedido por 17 helicópteros polivalentes Sikorsky S-76 y dos Sikorsky S-70 International Black Hawk, cuyas entregas ya han comenzado.

Las misiones utilitarias de ala fija están desempeñadas por 16 Britten-Norman Islander, 17 Cessna U-17, tres Helio Super Courier, seis Cessna 180 y tres Cessna 210.

El entrenamiento está en manos de la 100.ª Ala de Entrenamiento, sita en la base aérea de San Fernando, en la ciudad homónima. Doce Cessna T-41 proporcionan la enseñanza inicial, a la que sigue la básica a bordo de 27 aviones SF.260.

La aviación naval de Filipinas se constituyó en 1975 con diez transportes ligeros Britten-Norman Defender utilizados en misiones SAR y de patrulla costera.

Efectivos de las PhAF

Unidades de combate

Vought F8H Crusader

Unidad	*Base*
7th Tactical Fighter Sqn	Basa AB

Northrop F-5A/B

Unidad	*Base*
6th Tactical Fighter Sqn	Basa AB

North American T-28D Trojan

Unidad	*Base*
16th y 18th Strike Sqns	Sangley Point

SIAI-Marchetti SF.260WP/SF.260MP

Unidad	*Base*
17 th Strike Sqn; 102nd Training Sqn	Sangley Point; San Fernando AB

Fokker F.27MP Maritime

Unidad	*Base*
27th SAR and Reconnaissance Sqn	Sangley Point

Unidades de transporte, entrenamiento y utilitarias

Lockheed C-130H Hercules/L-100

Unidad	*Base*
222nd Heavy Airlift Sqn	Mactan AB

GAF Nomad Missionmaster

Unidad	*Base*
223rd Heavy Airlift Sqn	Mactan AB

Fokker F.27 Friendship

Unidad	*Base*
208th Air Transport Sqn	Nichols AB

Douglas C-47 Skytrain

Unidad	*Base*
207th Air Transport Sqn; 901st Weather Sqn	Nichols AB

Pilatus/Britten-Norman Islander

Unidad	*Base*
291st Special Air Missions Sqn	Sangley Point

montados en Filipinas por PADC

Bell UH-1H Iroquois/205

Unidad	*Base*
210th y 211th Helicopter Sqns	Nichols AB

MBB BO 105C

Unidad	*Base*
505th Air Rescue Sqn	Nichols AB

montados en Filipinas por PADC

Cessna T-41D/Lockheed T-33A

Unidad	*Base*
101st Pilot Training Sqn; 105th Combat Crew Training Sqn	San Fernando; Basa AB

Finnair

El primero de los aviones MD-82 de nueva generación de Finnair, el matriculado OH-LMN, lleva una de las recientes decoraciones distintivas de la compañía, tres bandas azules bajo la sección delantera del fuselaje (foto McDonnell Douglas).

Una de las más veteranas aerolíneas del mundo, Finnair, conocida en origen como Aero O/Y, fue constituida por el cónsul Bruno Lucander el 1 de noviembre de 1923 con ayuda financiera de los círculos económicos locales. El primer servicio fue realizado entre Helsinki y Reval, en Estonia, con un hidroavión Junkers F 13 matriculado K-SALA. El primer enlace internacional de importancia fue establecido el 2 de junio de 1924 entre Helsinki y Estocolmo, en conjunción con A.B.A. (de Suecia). El servicio a Estonia fue ampliado hasta Königsberg en 1925, y el 29 de junio de 1932 la compañía recibió el primer Junkers Ju 52/3m, matriculado OH-ALK. Este aparato remplazó en el servicio a Königsberg al único Junkers G24W.

Uno de los principales cambios de explotación se dio el 15 de junio de 1937, cuando el primer avión basado en tierra de la compañía, un de Havilland D.H.89 Dragon Rapide, entró en servicio entre Riga y Liepaja. Por la época de la primera guerra ruso-finlandesa (de noviembre de 1939 a marzo de 1940), Aero O/Y utilizaba dos Junkers Ju 52/3m y dos D.H.89. Durante ese primer conflicto, la compañía sólo suspendió ocho de sus 359 vuelos previstos, y seis de ellos a causa de la climatología adversa. La segunda guerra contra la URSS duró tres años (1941-44) e interrumpió todos los servicios. Las operaciones recomenzaron en agosto de 1945 con vuelos domésticos de Hyvinkää a Vaasa, Kerni y Jyvaskylä. En 1946, el gobierno finés se hizo con el 70 % de la propiedad de la empresa. Aero O/Y reinauguró sus servicios a Estocolmo el 1 de noviembre de 1947, tras recibirse el 6 de junio de ese año el primero de los nueve Douglas DC-3 (matriculado OH-LCA). La compañía había poseído durante un tiempo (a partir del 28 de abril de 1941) dos Douglas DC-2, matriculados OH-DLA y OH-DLB. Con el DC-3, la compañía comenzó a expandir su red internacional, inaugurándose el 15 de abril de 1951 los servicios a Düsseldorf y Hamburgo. Por esa fecha, la aerolínea se denominaba ya Finnair.

El primer avión relativamente moderno usado por Finnair fue el Convair CV-240; el primero (matriculado OH-LRA) fue recibido el 27 de enero de 1953. Ese mismo Convair sería utilizado para inaugurar el servicio a Londres vía Hamburgo y Amsterdam, el 1 de setiembre de 1954, y este tipo fue también empleado el 18 de febrero de 1956 en el que se convertiría en primer vuelo de una compañía occidental a Moscú.

A diferencia de otras compañías, que adquirieron aviones a turbohélice para suplir a sus aparatos con motores a pistón, Finnair pasó directamente al reactor puro, encargando el 18 de enero de 1958 tres Sud-Aviation Caravelle 1A. El primero, matriculado OH-LEA, fue recibido el 18 de febrero de 1960 y bautizado *Sinilintu*. El primer servicio a reacción se inauguró el 1 de abril de 1960 en las rutas entre Helsinki y Estocolmo y Frankfurt. El primero de los agrandados y mejorados Super Caravelle 10B (OH-LSA) fue adquirido el 22 de julio de 1964.

Una vez que los Super Caravelle estaban establecidos en las rutas internacionales, los Convair comenzaron a remplazar a los DC-3 en la red doméstica, y los Caravelle originales fueron vendidos. Finnair se enfrentó con cautela a la expansión de posguerra: de hecho, no fue hasta el mes de noviembre de 1966 que encargó dos Douglas DC-8-62CF para extender su cobertura hasta América del Norte. El primer DC-8, matriculado OH-LFR, fue recibido el 27 de enero de 1969 y al poco tiempo entró en servicio entre Helsinki y Nueva York, con dos escalas intermedias. El Douglas DC-9 Serie 10 fue adquirido para cubrir las rutas interiores y alguna internacional; el primero, matriculado OH-LYA, se recibió el 24 de enero de 1971. Desde entonces, se han utilizado otras tres variantes del DC-9, la Serie 40 desde marzo de 1981, la Serie 51 desde enero de 1976 y la Serie 82 desde marzo de 1983. No fue hasta el 27 de enero de 1975 que la compañía recibió su primer avión de fuselaje ancho, un McDonnell Douglas DC-10-30 matriculado OH-LHA. Este avión remplazó al DC-8-62CF en las rutas a América del Norte y en la mayoría de las intercontinentales. Más recientemente, la compañía ha adquirido tres Fokker F.27 Friendship de Icelandair para destinarlos a la cobertura de puntos remotos en Finlandia (Umea, Vassa y Turku). Los dos primeros ejemplares, matriculados OH-LKA y OH-LKB, se recibieron en abril de 1980.

En la actualidad, Finnair realiza servicios de pasaje y carga a 22 puntos en Finlandia y en 40 ciudades de todo el mundo, algunas tan distantes entre sí como Manila y Los Angeles.

Flota actual de Finnair

Aérospatiale/Aeritalia ATR 42
Bajo pedido
cinco aviones

Aérospatiale SE 210 Super Caravelle 10B

N.º Reg.	*N.º Constr.*
OH-LSD	187
OH-LSF	188
OH-LSG	169

Beech 35 Debonair

N.º Reg.	*N.º Constr.*
OH-BDA	CD-789
OH-BDB	CD-1111

Dogulas DC-8-62CF

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
OH-LFZ	45897	Jean Sibelius

Douglas DC-9-14

N.º Reg.	*N.º Constr.*
OH-LYA	45713
OH-LYB	45712
OH-LYD	45725
OH-LYE	45729
OH-LYG	45730

Douglas DC-9-15Mc

N.º Reg.	*N.º Constr.*
OH-LYH	47044
OH-LYI	47045

Douglas DC-9-41

N.º Reg.	*N.º Constr.*
OH-LNA	47603
OH-LNB	47604
OH-LNC	47613
OH-LND	47606
OH-LNE	47605
OH-LNF	47614

Douglas DC-9-51

N.º Reg.	*N.º Constr.*
OH-LYN	47694
OH-LYO	47695
OH-LYP	47696
OH-LYR	47736
OH-LYS	47737
OH-LYT	47738
OH-LYU	47771
OH-LYV	47772
OH-LYW	47773
OH-LYX	48134
OH-LYY	48135
OH-LYZ	48136

McDonnell Douglas MD-82

N.º Reg.	*N.º Constr.*
OH-LMN	49150
OH-LMO	49151
OH-LMP	49152

EMBRAER EMB-110P1 Bandeirante

N.º Reg.	*N.º Constr.*
OH-EBB	110228

alquilado a Finnaviation

Fokker F.27 Friendship Mk 200

N.º Reg.	*N.º Constr.*
OH-LKA	10239
OH-LKB	10240
OH-LKC	10260

McDonnell Douglas DC-10-30

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
OH-LHA	47956	Iso Antti
OH-LHB	47957	
OH-LHD	47865	

McDonnell Douglas DC-10-30ER

N.º Reg.	*N.º Constr.*
N345HC	48265

Flota suministrada por Editions JP

Francia (1)

Por su fervoroso sentimiento nacional, su poderío militar y su postura de paladín de la independencia europea, Francia se ha convertido en una voz que se escucha con atención en todo el mundo. El actual gobierno socialista parece dispuesto a nacionalizar algunas de las mayores compañías del país, incluida la industria armamentista; Francia mantiene, por otra parte, su propia fuerza nuclear de disuasión, y está llevando adelante un ambicioso programa espacial dirigido a situar a Europa cerca de la primera línea en la carrera espacial. En el campo de la Defensa, la industria francesa no sólo se autoabastece, sino que obtiene grandes beneficios con la exportación. Las Fuerzas Aéreas (Armée de l'Air) están equipadas casi en su totalidad con aviones construidos en Francia, desde la famosa familia de los reactores de combate Dassault Mirage hasta los pequeños Mudry CAP de entrenamiento primario.

La unidad operativa básica se conoce como *escadron* (escuadrón), un máximo de cuatro *escadrons* forman una *escadre* (ala). Seis escuadrones (dos alas) de bombarderos estratégicos bassault Mirage IVA de largo alcance, unos 45 aviones en total, apoyados por 11 cisternas Boeing KC-135F, forman el elemento aeroportador de la fuerza nuclear francesa.

En funciones de defensa aérea, el CAFDA (ver cuadro) cuenta con dos escuadrones de Mirage IIIC, complementados por seis unidades con el más reciente Mirage F.1C, de los que se encuentran en servicio o bajo pedido 250 aparatos. Para misiones de interceptación, estos aviones están armados con el misil aire-aire de largo alcance Matra Super 530, y el misil de alcance menor R550 Magic, para combate evolucionante.

El CATac, el elemento táctico en la fuerza aérea, utiliza el cazabombardero Mirage IIIE y el avión de ataque SEPECAT Jaguar, que equipan un total de 13 escuadrones. En 1983 entrará en servicio para la Armée de l'Air el primero de un total programado de 400 Mirage 2000, que reemplazarán a los Mirage III en la función de cazabombarderos. Se han construido cinco prototipos de este avión de combate con ala delta.

La principal base de reconocimiento de la Armée de l'Air es la de Estrasburgo, lugar a partir del cual dos escuadrones de Mirage IIIR (equipados con cámaras, sensores y radar), llevan a cabo las misiones tácticas de apoyo de las fuerzas de aire y de tierra. A fin de reemplazar esos aviones se han encargado 30 Mirage F.1R, cuya entrega se espera para 1983.

Las misiones de transporte están a cargo de tres escuadrones de bimotores Transall C.160 y una flota de los más antiguos y familiares Nord Noratlas. Para reemplazarlos está en proceso de fabricación una partida de 25 C.160 de autonomía aumentada en virtud de su mayor capacidad de combustible y posibilidades de reabastecimiento en vuelo. Para desempeñar las misiones de abastecimiento de largo alcance entre Francia y sus bases en el Pacífico se utilizan cuatro McDonnell Douglas DC-8, tres de los cuales se han convertido en versiones de carga. Otras unidades cumplen misiones de enlace, contramedidas electrónicas y transporte VIP.

El entrenamiento de los pilotos comienza en el pequeño Mudry CAP 10, a partir del cual los estudiantes pasan al nuevo Dassault-Breguet/Dornier Alpha Jet, antes de recibir cursos de conversión en los tipos de primera línea en unidades operativas de conversión. La Armée de l'Air y la Marina están recibiendo 41 aviones de entrenamiento bimotores brasileños EMBRAER EMB-121 Xingu, a fin de reemplazar a los actuales Dassault Flamant, que se han mantenido en servicio desde los años cincuenta.

Además de las unidades citadas en la lista adjunta, la Armée de l'Air cuenta con una serie de pequeñas unidades de apoyo y comunicaciones que utilizan reactores Morane Paris y aviones con motor de émbolo Holste Broussard en misiones de enlace. La fuerza de helicópteros de la Armée de L'Air totaliza aproximadamente 100 aparatos (Aérospatiale Puma, Alouette II y Alouette III), que se utilizan en tareas de enlace y SAR.

Dassault Mirage IVA de las Fuerzas Aéreas Estratégicas. Francia utiliza seis escuadrones de estos aviones, que constituyen el elemento aeroportador de su fuerza nuclear.

Unidades de vuelo de la Armée de l'Air

Forces Aériennes Estratégiques (Fuerzas aéreas estratégicas)

Dassault Mirage IVA

Unidad	*Base*
EB 91 y 94	Mont-de-Marsan, Cazaux, Orange, Avord, St Dizier, Luxeuil

Boeing KC-135F

Unidad	*Base*
EB 93	Mont-de-Marsan, Cazaux, Orange, Avord, St Dizier, Luxeuil

Commandement Air des Forces de Defence Aérienne (CAFDA) (Mando de las Fuerzas de Defensa Aérea)

Dassault-Breguet Mirage F.1C

Unidad	*Base*
EC5	Orange
EC12	Cambrai
EC30	Reims

Dassault-Breguet Mirage F.1B

Unidad	*Base*
ECT3	Orange

Dassault-Breguet Mirage IIIC

Unidad	*Base*
EC10	Creil

Commandement Aérien Tactique (CATac) (Mando Aéreo Táctico)

Dassault-Breguet Mirage IIIB

Unidad	*Base*
EC2	Dijon

Dassault-Breguet Mirage IIIE

Unidad	*Base*
EC2	Dijon
EC4	Luxeuil

Dassault-Breguet Mirage SF/IIIE

Unidad	*Base*
EC13	Colmar

Dassault-Breguet Mirage IIIR

Unidad	*Base*
ER33	Strasbourg

SEPECAT Jaguar A/E

Unidad	*Base*
EC3	Nancy
EC4	Bordeaux
EC7	St Dizier
EC11	Toul-Rosières

Dassault-Breguet Alpha Jet E

Unidad	*Base*
EC8	Cazaux

Commandement du Transport Aérien Militaire (CoTAM) (Mando de Transporte Aéreo Militar)

Aérospatiale C.160 Transall

Unidad	*Base*
ET 61	Orléans

Nord Noratlas

Unidad	*Base*
ET63	Toulouse
ET64	Evreux

McDonnell Douglas DC-8-51/62

Unidad	*Base*
ET60	Roissy
EDC51	Evreux

Aérospatiale Caravelle

Unidad	*Base*
ET1/60	Villacoublay
ET64	Evreux

Nord Frégate

Unidad	*Base*
ET64	Evreux
ET65	Villacoublay

Dassault Falcon 20/50

Unidad	*Base*
ET1/60	Villacoublay
ET65	Villacoublay

Commandement des Ecoles de l'Armée de l'Air (Mando de Escuelas de la Armée de l'Air)

Dassault-Breguet Alpha Jet E

Unidad	*Base*
GI314	Tours

Aérospatiale Magister

Unidad	*Base*
GI312	Salon
GE315	Cognac

Dassault Flamant III

Unidad	*Base*
GE316	Toulouse

Mudry CAP 10

Unidad	*Base*
GE307	Clermont-Ferrand

Francia (2)

La Armada francesa

Dos portaviones de 27 300 tm —el *Clemenceau* y el *Foch*, los dos buques insignia de la Armada francesa— transportan por sí solos una fuerza aérea de ataque y antisubmarina que puede compararse a la de cualquier otro país de Europa occidental. Las principales zonas de operación de estos buques son el Atlántico y el Mediterráneo. La importancia que Francia les concede ha quedado demostrada por la reciente decisión de sustituirlos a partir de los años noventa por dos buques de propulsión nuclear, el primero de ellos actualmente en fase de proyecto.

La *Aéronavale* utiliza el Dassault-Breguet Super Étendard (pedidos 71) en funciones de ataque, el Breguet Alizée (39 en servicio) para misiones antibuque con aviones de ala fija, y el Aérospatiale Super Frelon (por lo menos 20) y el Aérospatiale Lynx (40 en servicio o bajo pedido) en misiones antibuque para helicópteros. Las misiones de patrulla marítima de larga distancia están encomendadas a 35 bimotores Atlantic desarrollados en los años sesenta por un consorcio internacional bajo la dirección de la compañía francesa Breguet. Como complemento de esa fuerza, está en curso de fabricación una versión más sofisticada del Atlantic, conocida como Atlantic Nouvelle Géneration, con un equipo más avanzado de detección submarina. La *Aéronavale* ha pasado pedido para 42 unidades, y las primeras entregas tendrán lugar en 1986. Se espera que para entonces el último de los anticuados Lockheed P-2 Neptune en servicio ya habrá sido retirado; de hecho, ya en 1984 los aviones con base en el Pacífico serán reemplazados por cinco Dassault-Breguet Falcon Guardian.

Además de las unidades enumeradas en la lista adjunta, existen unidades de enlace, con base en el Pacífico, para apoyo del programa de experimentación nuclear francés. El entrenamiento de las tripulaciones navales se halla a cargo de la *Armée de l'Air*, a excepción del apontaje y tareas de conversión; mientras que el entrenamiento básico en helicópteros es llevado a término por el Ejército francés.

El Ejército francés

La *Aviation Legère de L'Armée de Terre* (ALAT) constituye los «ojos» aéreos del Ejército francés. Al igual que muchos otros cuerpos aéreos de los ejércitos de otros países del mundo, se equipa con helicópteros para misiones de enlace, reconocimiento y contracarro; los modelos principales en servicio son los Aérospatiale Alouette II y III, Gazelle y Puma. Los Alouette III y los Gazelle, armados con misiles SS.11 y HOT respectivamente, componen las fuerzas contracarro de la ALAT que, cuando las entregas de los Gazelle hayan finalizado en 1982, dispondrán de un total combinado de unos 250-300 aparatos. Los Gazelle también operan en misiones de cometidos generales, junto al anterior Alouette II, del que hay en servicio 190 ejemplares.

La ALAT está dividida en seis *Régiments d'Helicoptères de Combat* (RHC), cada uno de los cuales dispone de siete *escadrilles*, con la siguiente composición: dos unidades de reconocimiento equipadas con Gazelle, tres unidades anticarro con Alouette III o Gazelle, y dos unidades de transporte con Puma. Dos regimientos están asignados a cada uno de los I y II *Corps d'Armée*, el quinto se halla destinado al III Corps, y el regimiento restante se mantiene en reserva. Además, cada Corps dispone de un *Groupe d'Helicoptères Légères* (GHL) compuesto por 30 Gazelle para cometidos generales, y hay emplazado un GHL compuesto por 20 helicópteros ligeros en cada una de las seis regiones militares francesas.

Solamente están en servicio con la ALAT dos tipos de ala fija, el Cessna O-1 Bird Dog y el Holste Broussard, en un número que asciende a 35 y 16 unidades, respectivamente.

Cazabombardero embarcado Dassault-Breguet Étendard al servicio de la *Aéronautique Navale*. Se hallan bajo pedido un total de 71 unidades, que serán destinadas a la base de Landivisiau y a bordo del portaviones *Clemenceau*.

Unidades de vuelo del Ejército francés

Régiment d'Helicoptères de Combat

Aérospatiale Gazelle

Unidad	*Base*
1 RHC	Phalsbourg
2 RHC	Freiburg
3 RHC	Etain
4 RHC	Trier
5 RHC	Pau
6 RHC	Compiègne

Aérospatiale Alouette III

Unidad	*Base*
1 RHC	Phalsbourg
2 RHC	Freiburg
3 RHC	Etain
4 RHC	Trier
5 RHC	Pau
6 RHC	Compiègne

Aérospatiale Puma

Unidad	*Base*
1 RHC	Phalsbourg
2 RHC	Freiburg
3 RHC	Etain
4 RHC	Trier
5 RHC	Pau
6 RHC	Compiègne

Groupe d'Helicóptères Légères

Aérospatiale Gazelle

Unidad	*Base*
1 GHL	Mureaux
2 GHL	Lesquin
3 GHL	Rennes
4 GHL	Bordeaux
5 GHL	Corbas
6 GHL	Nancy

Aérospatiale Alouette II

Unidad	*Base*
1 GHL	Mureaux
2 GHL	Lesquin
3 GHL	Rennes
4 GHL	Bordeaux
5 GHL	Corbas
11 GHL	Nancy

Unidades de vuelo de la Armada francesa

Unidades de combate

Dassault Super Étendard

Unidad	*Base*
Flot. 11F, 14F	Landivisiau
Flot. 17F	Hyères

Dassault Étendard IVP

Unidad	*Base*
Flot. 16F	Landivisiau

LTV F-8E (FN) Crusader

Unidad	*Base*
Flot. 12F	Landivisiau

Breguet Alizé

Unidad	*Base*
Flot. 4F	Lann Bihoué
Flot. 6F	Nîmes-Garons

Breguet Atlantic

Unidad	*Base*
Flot. 21F, 22F	Nîmes-Garons
Flot. 23F, 24F	Lann Bihoué

Lockheed SP-ZH Neptune

Unidad	*Base*
Flot. 25F	Lann Bihoué

Aérospatiale Super Frelon

Unidad	*Base*
Flot. 32F	Lanveoc-Poulmic
Flot. 33F	Saint Mandrier

Westland/Aérospatiale Lynx

Unidad	*Base*
Flot. 31F	Saint Mandrier
Flot. 34F, 35F	Lanveoc-Poulmic

Unidades de segunda línea

Breguet Alizé

Unidad	*Base*
Esc. 59S	Hyères

Fouga Zéphyr

Unidad	*Base*
Esc. 59S	Hyères

Piper Navajo

Unidad	*Base*
Esc. 2S	Lann Bihoué
Esc. 3S	Hyères

Aérospatiale Alouette III

Unidad	*Base*
Esc. 22S, 23S	Lanveoc-Poulmic/ Saint Mandrier

Dassault Falcon 10/10MER

Unidad	*Base*
Esc. 3S	Hyères
SRL	Landivisiau/ Hyères

Douglas C-47

Unidad	*Base*
Esc. 56S	Nîmes-Garons

Dassault Étendard IVM

Unidad	*Base*
Esc. 59S	Hyères

Nord 262

Unidad	*Base*
Esc. 2S	Lann Bihoué
Esc. 3S	Hyères
Esc. 55S	Aspretto (Córcega)

Aérospatiale Rallye 100

Unidad	*Base*
SES	Saint Raphael

Mudry CAP-10

Unidad	*Base*
SIV	Saint Raphael

EMBRAER EMB-121 Xingu

Unidad	*Base*
—	entrega en 1982

GARUDA

Los orígenes de Garuda Indonesian Airways se remontan a 1928, año en que KLM (Reales Líneas Aéreas neerlandesas) constituyó la Koninklijke Nederlandsch Indische Luchtvaart Maatschappij (KNILM). La nueva compañía comenzó a operar en noviembre del mismo año, realizando vuelos a las colonias neerlandesas en las Indias Orientales. Durante la década de los treinta se utilizaron distintos modelos de la firma Fokker, a los que se sumaron varios Lockheed Modelo 14 y Douglas DC-2 suministrados por la compañía madre. En 1934 KNILM volaba a siete ciudades de las Indias Orientales neerlandesas y enlazaba también con Singapur. Hacia 1938 la compañía cubría 12 destinos coloniales y, además de los vuelos a Singapur, operaba otros a Saigón y Darwin. Cuando Java fue invadida por los japoneses se suspendieron los servicios y algunos de los aviones de la flota, incluidos los DC-5, fueron trasladados a Estados Unidos, instalándose en Nueva York la razón social de la empresa.

El 1 de agosto de 1947 KNILM fue absorbida por KLM y, rebautizada KLM Island Division, comenzó a operar con veinte Douglas DC-3 y ocho Consolidated Catalina. El 21 de diciembre de 1949 se constituyó Garuda Indonesian Airways que, administrada conjuntamente por los gobiernos de Indonesia y los Países Bajos, recibió la autorización oficial el 31 de marzo de 1950.

El 28 de setiembre del mismo año se recibió el primer Convair CV-240, que fue matriculado PK-GCA. De este modelo la compañía empleó 19 ejemplares en las rutas de mayor densidad. En las líneas de aporte se emplearon de Havilland DH.114 Heron, de los que el primero, matriculado PK-GHA, fue recibido a mediados de octubre de 1953.

En la foto, el primer Airbus Industrie A300B4-200 de Garuda durante las pruebas previas a la entrega a la compañía (foto Garuda).

El gobierno indonesio nacionalizó la compañía el 12 de julio de 1954, y al cabo de dos años concluyó el período de asistencia técnica por parte de KLM. El 15 de marzo de 1957 se adquirieron tres turbohélices Lockheed L-188 Electra, de los que el primer ejemplar fue recibido el 14 de enero de 1961 con la matrícula PK-GLB. Para enriquecer y modernizar la flota se decidió la adquisición de tres Convair CV-990. El primer ejemplar (bautizado *Majapkit* y matriculado PK-GJC) fue entregado el 3 de setiembre de 1963 y comenzó a operar en las rutas a Manila y Tokyo; en marzo de 1965 se inauguraron los vuelos a Amsterdam. Para cubrir este último destino, en 1968 se adquirieron Douglas DC-8-55 (el primer ejemplar, matriculado PK-GJD, fue servido el 19 de julio de 1966). Además de los DC-8 adquiridos por Garuda, la compañía alquiló temporalmente de KLM varias unidades del mismo modelo.

En 1969 se concretó un programa de modernización de los servicios regionales, en los que por esas fechas se utilizaban Convair CV-340 y CV-440. Para sustituirlos se eligió al Fokker F.27 Mk 600 y al Douglas DC-9-32. El primer F.27, matriculado PK-GFE, fue recibido el 14 de agosto de 1969, mientras que el 15 de octubre llegaba el primer DC-9, que fue matriculado PK-GJE. El F.27 Friendship fue remplazado en poco tiempo por otro producto Fokker, el F.28 Fellowship, de los que el primero fue recibido el 19 de agosto de 1971 con la matrícula PK-GJZ. En la actualidad Garuda es el mayor usuario de este modelo, con 36 ejemplares en servicio y un pedido pendiente de nueve unidades para sustituir a las más antiguas.

La aparición en el mercado de los aviones de fuselaje ancho, decidió a Garuda a sustituir sus DC-8 por los nuevos DC-10-30: hasta la llegada del nuevo material, la compañía alquiló de KLM un ejemplar que, con la matrícula PH-DTC, empleó entre octubre de 1973 y marzo de 1975.

El 1 de enero de 1963 Garuda pasó a cubrir los servicios domésticos de Kroonduif en Nueva Guinea y al año siguiente consiguió las rutas de PN Merpati Nusantara. En octubre de 1978 Garuda acabó absorbiendo a la compañía antes citada, que en la actualidad cubre servicios domésticos con una flota de Fokker F.27 Friendship, de Havilland Canada DHC-6 Twin Otter, Vickers Viscount y algunos CASA-Nurtanio NC-212.

La red de rutas internacionales no se ha expandido desde hace algunos años, si bien Garuda ha mejorado e intensificado el nivel de los servicios que ya desempeñaba, principalmente los de Australia y Europa. Para tal fin se adquirieron seis Boeing 747, y el primero (denominado *City of Djakarta* y matriculado PG-GSA) fue recibido el 2 de julio de 1980. El crecimiento turístico desbordó la capacidad de pasaje de los DC-9 en ciertas rutas, por lo que se decidió la adquisición de otro avión de fuselaje ancho, el Airbus Industrie A300B4-220. El primer ejemplar (PK-GAA) fue servido el 11 de enero de 1982, y en la actualidad la compañía emplea una flota de nueve unidades de este tipo.

En el momento presente Garuda cubre desde Yakarta ocho rutas a Europa, once al Lejano Oriente y tres a Australia. Además de los servicios internacionales, sus vuelos interiores llegan a más de 30 ciudades del país.

Flota actual de Garuda Indonesian Airways

Airbus Industrie A300B4-220

N.º Reg.	*N.º Constr.*
PK-GAA	159
PK-GAC	164
PK-GAD	165
PK-GAE	166
PK-GAF	167
PK-GAG	168
PK-GAH	213
PK-GAI	214
PK-GAJ	215

Boeing Modelo 747-2U3B

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
PK-GSA	22246	City of Jakarta
PK-GSB	22247	City of Bandung
PK-GSC	22248	City of Medan
PK-GSD	22249	City of Surabaya
PK-GSE	22768	City of Yogyakarta
PK-GSF	22769	City of Denpasar

Fokker F.28 Fellowship 1000

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
PK-GVA	11035	Batanghari
PK-GVB	11036	Indragiri
PK-GVD	11054	Bogowonto
PK-GVF	11061	Tulang Bawang
PK-GVG	11063	Krueng Aceh
PK-GVH	11064	Citanduy
PK-GVI	11037	Kampar
PK-GVJ	11075	Progo
PK-GVL	11087	Sadang
PK-GVM	11032	Cimandiri
PK-GVN	11043	Mendawai
PK-GVO	11044	Lamandau
PK-GVQ	11096	Ciliwung
PK-GVR	11098	Rokan
PK-GVS	11101	Kahayan
PK-GVT	11095	Mentaya
PK-GVU	11103	Kamundan
PK-GVW	11105	Lariang
PK-GVX	11106	Bongka
	11107	Lasolo

Fokker F.28 Fellowship 3000R

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
PK-GFQ	11117	Masiwang
PK-GFR	11113	Ranoyapo
PK-GFS	11119	Ogomegang
PK-GFT	11129	Aissirimou
PK-GFU	11131	Waitatiri

Fokker F.28 Fellowship 3000RC

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
PK-GFV	11132	Selegan
PK-GFW	11134	Benain

Fokker F.28 Fellowship 4000

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
PK-GKA	11154	Batang Arau
PK-GKB	11155	Segara
PK-GKC	11157	Lacla
PK-GKD	11158	Bulaka
PK-GKE	11160	Krukut
PK-GKF	11170	Mina
PK-GKG	11171	Merauke
PK-GKH	11174	Sidutan
PK-GKI	11188	

Bajo pedido
nueve aviones a entregar en 1983

McDonnell Douglas DC-8-55

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
PK-GEA	45765	Siliwangi
PK-GEB	45766	Gajahmada

en venta

McDonnell Douglas DC-9-32

N.º Reg.	*N. Constr.*	*Nombre*
PK-GNA	47385	Barito
PK-GNB	47386	Kapuas
PK-GNC	47481	Serayu
PK-GNE	47561	Citarum
PK-GNF	47569	Musi
PK-GNG	47601	Asahan
PK-GNH	47635	Bengawan Solo
PK-GNI	47636	Bulungan
PK-GNM	47701	Tamiang
PK-GNN	47722	Batang Agam
PK-GNO	47730	Jamboaye
PK-GNP	47740	Digul
PK-GNQ	74441	Pawan
PK-GNR	47744	Negara
PK-GNS	47789	Simpang Kiri
PK-GNT	47790	Be Bai
PK-GNU	47791	Akelamo
PK-GNV	47792	Seputih
PK-GNW	47793	Paguyaman
PK-GNX	47794	Batang Toru
PK-GNY	47795	Pakerisan

McDonnell Douglas DC-10-30

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
PK-GIA	46918	Irian Jaya
PK-GIB	46919	Bali
Pk-GIC	46469	Java
PK-GID	46951	Sumatra
PK-GIE	46685	Kalimantan
PK-GIF	46686	Sulawesi

Lista suministrada por Editions JP

Ghana Airways

El Fokker F.28 Fellowship Mk 2000 es una popular elección para rutas internas de usuarios como Ghana Airways.

Ghana Airways fue fundada el 4 de julio de 1958 por el gobierno de aquel país con un 60 % de las acciones y el restante porcentaje en poder de la compañía británica BOAC.

Los servicios internacionales comenzaron el 16 de julio de ese mismo año utilizando aviones alquilados por BOAC. El primer vuelo a Londres tuvo lugar el 14 de abril de 1959 utilizando un Boeing Stratocruiser que posteriormente sería sustituido por aviones turbohélices, también alquilados, Bristol Britannia. Poco después Ghana Airways adquirió sus propios Britannia: el primero, matriculado 9G-AAG, fue entregado el 24 de abril de 1960. Entretanto la red interior había comenzado a operar el 1 de octubre de 1958 (adoptándola de West African Airways), y el 31 de diciembre de 1958 se recibía el primero de dos de Havilland Heron 20, matriculado 9G-AAA.

El 4 de febrero de 1961 Ghana Airways se convirtió en la primera línea aérea del Africa occidental que voló al Oriente Medio, cuando un Bristol Britannia inició el servicio a Beirut desde Accra. Diez días más tarde el gobierno adquirió las acciones de BOAC y desde entonces la compañía ha sido de propiedad estatal. En octubre de 1961 recibió dos Vickers Viscount 838 (9G-AAV y 9G-AAW). También en 1961 la compañía adquirió ocho Ilyushin Il-18B que comenzaron a operar para la aerolínea sus primeros servicios en la ruta entre Accra y Beirut (vía Kano y El Cairo) el 14 de octubre de 1962. Los aviones soviéticos fueron considerados antieconómicos y devueltos en 1963 seis de ellos y en 1964 los restantes.

Para sustituir al Britannia (9G-AAG) y a los Il-18, Ghana Airways compró sus primeros reactores, dos Vickers VC10.

El primero, matriculado 9G-ABO, fue entregado el 27 de enero de 1965 y seis meses después le seguiría el segundo. El primer VC-10 continuó operando en los servicios internacionales de la compañía hasta finales de 1980, pero en diciembre de ese año los directivos africanos decidieron alquilar un McDonnell Douglas DC-10-30 de la compañía holandesa para sus trayectos de largo alcance. Sería utilizado hasta el 25 de febrero de 1981 cuando la aerolínea recibió su primer Douglas DC-10-30 de compra directa, apropiadamente matriculado 9G-ANA.

Volviendo a la escena regional, en abril de 1969 se alquiló directamente del fabricante un solitario Hawker Siddeley HS 748 durante tres meses. Luego se comprarían dos ejemplares de los que el primero, matriculado 9G-ABW, fue entregado el 10 de diciembre de 1970, permaneciendo ambos en servicio hasta 1981. El uno de noviembre de 1971 un Fokker F.28 Fellowship Mk 1000 alquilado (PH-MOL) comenzó sus operaciones en servicios a países vecinos. Este tipo de avión continúa siendo utilizado por la compañía en conjunción con un único Douglas DC-9-51 matriculado 9G-ACM, que fue entregado el 13 de julio de 1978.

Flota de Ghana Airways

Douglas DC-9-51

N.º Reg.	*N.º Constr.*
9G-ACM	47755

Fokker F.28 Fellowship Mk 2000

N.º Reg.	*N.º Constr.*
9G-ABZ	11062

Fokker F.28 Fellowship Mk 4000

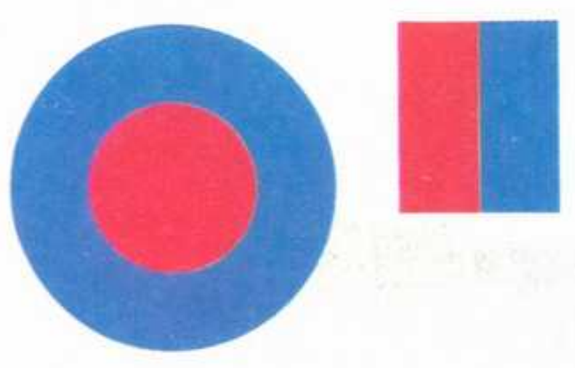
N.º Reg.	*N.º Constr.*
9G-ADA	11187

McDonnell Douglas DC-10-30

N.º Reg.	*N.º Constr.*
9G-ANA	48285

Lista suministrada por Editions JP

Gran Bretaña (1)



Desde mediados de los ochenta, la Royal Air Force constituirá un servicio más avanzado técnicamente y comparativamente mejor equipado que el que ha existido en las últimas décadas. Sus unidades de combate están recibiendo aviones de unas características adecuadas a su papel de defensa de Gran Bretaña.

El Strike Command (Mando de Ataque), constituido por una amalgama de grupos de bombarderos y cazas, que tanto renombre adquirió durante la II Guerra Mundial, opera generalmente una fuerza de seis escuadrones de bombarderos de largo alcance BAe (Avro) Vulcan B.2, que se ha convertido en el avión más característico de la RAF. Estos aviones están siendo sustituidos por los nuevos cazas Panavia Tornado GR.1 de ala variable; eventualmente, los Tornado reemplazarán también a los cuatro escuadrones de aviones de ataque en vuelo rasante BAe (Blackburn) Buccaneer, dos de los cuales se encuentran, habitualmente, asignados a las fuerzas de la RAF en Alemania, mientras los otros dos operan en la zona marítima del Reino Unido. En total se han pedido 220 Tornado, más otros 165 de la variante F.2 de interceptación. Estos aviones formarán la médula de los escuadrones de defensa aérea del 11.° Group, sustituyendo a las dos unidades de aviones BAe (English Electric) Lightning con base en la costa oriental del Reino Unido, y complementando a los actuales McDonnell Douglas Phantom. La defensa del Reino Unido se reforzará notablemente con los Tornado F.2 de largo alcance, en combinación con los BAe Nimrod AEW.3 de alerta temprana y una fuerza ampliada de aviones tanque BAe (Handley Page) Victor y BAe (Vickers) VC10 K.2 y K.3.

Para incrementar la cantidad de unidades destinadas a la defensa aérea, la RAF ha decidido solicitar unos 70 aviones de entrenamiento BAe (HS) Hawk como los utilizados en su Support Command (Mando de Apoyo). Estos aviones serán equipados con misiles Sidewinder subalares y se utilizarán en misiones de defensa puntual. Los Hawker Hunter y BAC (English Electric) Canberra de largo alcance, que durante dos décadas han constituido la médula de las unidades de combate de la RAF, seguirán en servicio durante un tiempo más, aunque en tareas de segunda línea. Para proteger las bases de la RAF ante un posible ataque aéreo, tanto en el Reino Unido como en Alemania, los regimientos de la RAF disponen de una cantidad de misiles tierra-aire BAe Rapier de vuelo rasante.

El 38.° Group constituye el arma táctica de la RAF; está formado por tres escuadrones de SEPECAT Jaguar GR.1 y uno de BAe (HS) Harrier GR.3, que operan desde bases británicas. En el futuro está previsto sustituir los Harrier de las bases de la RAF en Alemania por McDonnell Douglas/Bae GR.5, que entrarán en servicio en 1986, y permitirán aumentar el radio de acción y la carga bélica; también sustituirán los aviones de reconocimiento Tornado a la actual fuerza de los Jaguar del 2.° Squadron en Laarbruch. Asimismo está en estudio el reemplazo de los Jaguar de combate, operación que, posiblemente, se hará en colaboración con otro país europeo. Las misiones de apoyo a las fuerzas de tierra están encomendadas a helicópteros Aérospatiale/Westland Puma y Boeing Vertol Chinook, así como a unidades de ala fija, en especial los Harrier.

El otro elemento principal de combate de la RAF es el 18.° Group, que utiliza aviones de reconocimiento naval Nimrod MR.1, de largo alcance. Estos eficaces aparatos están siendo reconvertidos al estándar MR.2, con lo que aumentará su capacidad de localización y destrucción de submarinos, incluso de los técnicamente más avanzados.

Un par de aviones de caza BAe Harrier V/STOL fotografiados sobre Belice (foto Ministerio de Defensa británico).

Unidades de combate de la RAF

1.er Group (Bombardero)

Avión (n.°)	*Unidad*	*Base*
BAe Vulcan B.2 (70)	9, 44, 50 y 101 Sqns	Waddington
	35 y 617 Sqns, 230 OCU	Scampton
BAe Vulcan SR.2 (4) y BAe Vulcan B.2 (4)	27 Strategic Reconnaissance Sqn	Scampton
Panavia Tornado GR.1 (220 en proyecto)	617 Sqn	Sin formar
BAe Victor K.2 (24)	55 y 57 Sqns, 232 OCU	Marham
BAe Canberra Pr.9 (16)	39 Sqn	Wyton

11.° Group (Defensa aérea)

BAe Lightning G.3, F.6 y T.5 (43 con 30 en reserva)	5 y 11 Sqns	Binbrook
McDonnell Douglas Phantom FG. 1 y FGR.2 (más de 100)	29 Sqn y 228 OCU	Coningsby
	23 y 56 Sqns	Wattisham
	43 y 111 Sqns	Leuchars
BAe (Avro) Shackleton AEW 2 (6)	8 Sqn	Lossiemouth
BAe Nimrod AEW.3 (11 en proyecto)	(a formar en 1983)	Waddington
Panavia Tornado F.2 (165 en proyecto)	(a formar en 1983)	—

18.° Group (Marítimo)

BAe Nimrod MR.1 y MR. 2 (46)	42 Sqn, 236 OCU	St. Mawgan
	120, 201 y 206 Sqn	Kinloss
BAe Buccaneer S.2 (aprox. 40)	208 Sqn	Lossiemouth
	12 Sqn, 237 OCU	Honington

38.° Group (Táctico)

BAe Harrier GR.3 y T.4 (106 en servicio o bajo pedido)	1 Sqn, 233 OCU	Wittering y Belice
SEPECAT Jaguar GR.1 y T.2 (unos 180 en servicio)	6, 41 y 54 Sqn	Coltishall
	226 OCU	Lossiemouth
Westland Wessex HC.2 (24)	72 Sqn	Odiham
Aérospatiale/Westland Puma HC.1 (48)	33 y 230 Sqn	Odiham, Gutersloh y Belice
	240 OCU	
Boeing Vertol Chinook (33)	18 Sqn	Odiham

RAF en Alemania

BAe Harrier GR.3 y T.4 (32 incluidos con los anteriores)	3 y 4 Sqns	Gutersloh
BAe Buccaneer S.2 (más de 30)	15 y 16 Sqns	Laarbruch
McDonnell Douglas Phantom FGR.2 (23)	19 y 92 Sqns	Wildenrath
SEPECAT Jaguar GR.1 y T.2 (incluidos en total anterior)	14, 17, 20 y 31 Sqns	Bruggen
	2 Sqn	Laarbruch

Gran Bretaña (2)

A pesar de las importantes reducciones presupuestarias para la Defensa en las décadas de los sesenta y los setenta, el Mando de Apoyo logístico de la RAF complementa las unidades de primera línea con una fuerza eficiente y moderna de aviones de transporte tácticos y de largo alcance. El tipo de mayor capacidad en servicio es el BAC (Vickers) VC10, con 13 ejemplares que pertenecen al 10.º Squadron de la RAF en Brize Norton. Esta unidad enlaza Gran Bretaña con Canadá, EE UU, Belice, Hong Kong, Europa y el Oriente Medio.

El otro tipo de la RAF, el Lockheed Hercules, fue originariamente diseñado como transporte de carga y sólo cuenta con precarias comodidades para pasajeros. En total, unos 50 prestan servicio en cuatro squadrons y en una Unidad de conversión operacional, que forman el Ala Hercules de las RAF en Lyneham. La misión específica del Ala es táctica, y la cumple allí donde sea necesario. Son características las operaciones de salvamento en casos de catástrofes naturales y el lanzamiento de paracaidistas en los ejercicios de la OTAN, además del apoyo a los BAe Harrier destacados en Belice. El Ala Hercules ha perfeccionado también una forma de abastecimiento aéreo a baja cota conocida como LAPES *(Low-Altitude Parachute Extraction System)*, que consiste en arrojar cargas desde un Hercules en vuelo bajo mediante uno o más paracaídas de extracción y frenado.

A fin de incrementar la capacidad global de la flota de Hercules, se está procediendo en 30 aviones a un «alargamiento» del fuselaje de unos 4,50 m, mediante la inserción de dos secciones, a proa y a popa del ala. Esta modificación, cuyo resultado es un avión parecido al Lockheed L-100-30 civil, recibió la denominación Hercules C. Mk 3; estas conversiones se integrarán junto a aviones normales en los squadrons de transporte.

Tres squadrons de comunicaciones, dos con base en Gran Bretaña (n.os 32 y 207) y uno en Alemania (n.º 60), se equipan principalmente con BAe HS.125, BAC (de Havilland) Devon y BAC (Hunting) Pembroke. Los dos últimos tipos debían haber sido reemplazados hace tiempo, pero el contrato de compra de los Jetstream 31 de la British Aerospace ha quedado en suspenso por el momento, al reducirse los gastos presupuestarios de defensa.

Las unidades de la RAF con base en ultramar, esto es, fuera de Europa, han disminuido considerablemente desde que Gran Bretaña retiró sus bases del Mediterráneo, Oriente Medio y Lejano Oriente. En Chipre, el 84.º Squadron ha recibido recientemente un corto número de helicópteros Westland Wessex (para reemplazar a sus viejos Westland Whirlwind) a fin de mantener la participación de Gran Bretaña en la fuerza de las Naciones Unidas con base en esa isla; en Hong Kong se halla el 28.º Squadron, con helicópteros Wessex; en Belice, la ex colonia británica en América Central, la RAF mantiene destacamentos de Harrier y Aérospatiale/Westland Puma.

También bajo el Mando de Apoyo se encuentra el entrenamiento de la RAF, que es utilizado como un mando independiente. La mayor parte de los alumnos comienzan su entrenamiento en los BAe (Scottish Aviation) Bulldog de los squadrons de la University Air, de donde pasan a los BAe (BAC) Jet Provost T.3/T.5 para la etapa básica. En un estadio más avanzado pasan a los BAe Hawk si están destinado a reactores, o a los Jetstream para entrenamiento polimotor como futuros pilotos de transporte; los destinados a helicópteros pasan primero a los Aérospatiale/Westland Gazelle o los Wessex, y después a los Puma o los Boeing Vertol Chinook.

Un British Aerospace Hawk T.1 de la Unidad n.º 1 de entrenamiento táctico de la RAF, con base en Brawdy, sobre la costa de Gales (foto MoD).

Unidades de apoyo logístico de la RAF

BAC VC10

Unidad	*Base*
10 Sqn	Brize Norton

Lockheed Hercules C. Mk 1/C. Mk 3

Unidad	*Base*
24, 30, 47, 70, Sqns	Lyneham
242 OCU	Lyneham

British Aerospace HS.125-400

Unidad	*Base*
32, 207 Sqns	Northolt

BAC Devon

Unidad	*Base*
32, 207 Sqns	Northolt

BAC Pembroke C.1

Unidad	*Base*
60 Sqn	Wildenrath

BAC Andover C.1/CC.2/E.3

Unidad	*Base*
32 Sqn	Northolt
115 Sqn	Brize Norton
Queen's Flight	Benson

Unidades de entrenamiento

British Aerospace Bulldog T.1

Unidad	*Base*
No. 2 FTS	Church Fenton

British Aerospace Jet Provost T.3/T.5

Unidad	*Base*
RAF College	Cranwell
CFS, No. 3 FTS	Leeming
No. 1 FTS	Linton-on-Ouse
No. 7 FTS	Church Fenton

British Aerospace Hawk T.1

Unidad	*Base*
No. 1 TWU	Brawdy
No. 2 TWU	Chivenor
No. 4 FTS	Valley

British Aerospace Dominie T.1

Unidad	*Base*
No. 6 FTS	Finningly

British Aerospace Jetstream T.1

Unidad	*Base*
METS	Finningly

Westland Gazelle HT.3

Unidad	*Base*
CFS	Shawbury

Westland Wessex HC.2

Unidad	*Base*
CFS	Shawbury

Grecia

El ala de entrenamiento avanzado de las Fuerzas Aéreas de Grecia en Kalamata está formada por 40 Rockwell T-2E Buckeye como el que aquí vemos.

Si bien durante varios años ha compartido la defensa de Europa del sur junto con otros miembros de la OTAN como parte de la VI Fuerza Aérea Táctica Aliada, Grecia vuelve a hallarse en dificultades con la Alianza. Un gobierno socialista elegido en 1981 se ha comprometido a eliminar las bases norteamericanas del país y retirarse de la OTAN, lo cual planteará graves problemas a las Fuerzas Armadas de Grecia. En particular, las Fuerzas Aéreas de Grecia (Elleniki Aeroporia) depende en gran medida de aviones y equipos norteamericanos. A lo largo de la última década las FAG han comprado a EE UU 64 McDonnell Douglas F-4 Phantom, 65 Vought A-7 Corsair II, 12 Lockheed C-130 Hercules y 40 Rockwell T-2 Buckeye de entrenamiento, y han recibido también más de cincuenta Lockheed F-104 Starfighter y unos 70 Northrop F-5. Para tratar de diversificar sus compras de armamento, las FAG encargaron a Francia, a comienzos de la década de los setenta, 40 Mirage F.1 de Dassault-Breguet, cuya entrega se efectuó en 1977. Grecia realizó otros pedidos de aviones a Italia, pero en este caso se trataba predominantemente de helicópteros para el Ejército y la Armada (16 Agusta-Bell AB.212 antisubmarinos, más 8 Chinook construidos por Meridionali, así como unos 60 Agusta-Bell AB.204/205/206).

Las FAG están organizadas en tres mandos principales. Ante todo, la Fuerza Aérea Táctica, que controla siete alas (Pterighe), cada una de las cuales está constituida por dos o tres escuadrones (Mire) más una escuadrilla de Lockheed T-33 y AB.205 para enlace y continuación del entrenamiento en cada una de las bases principales. Como los dos escuadrones de Mirage F.1 operan en función de interceptadores, las tres unidades de Phantom están destinadas a la defensa aérea y a tareas de apoyo cercano, con el complemento de tres escuadrones de A-7H Corsair II en el aspecto táctico.

Más de 60 F-5A —supervivientes del grupo de casi 90 ejemplares recibidos— además de algunos RF-5A de reconocimiento y algunos F-5B de entrenamiento, realizaron vuelos de ataque a tierra y misiones de interceptación. Los F-104G Starfighter habían disminuido de número desde que comenzaron las entregas, en 1964, pero la fuerza actual de unos 30 aviones se ha visto incrementada con la llegada de otros diez F-104G. Tanto los F-5 como los F-104 están destinados a ser remplazados a mediados de esta década, y los tipos en estudio son el General Dynamics F-16, el Northrop F-18L, el Dassault-Breguet Mirage 2000 y el Panavia Tornado.

El Mando de Material Aéreo, con sede en Eleusis, proporciona a las FAG elementos de transporte. Para la función táctica hay un escuadrón de 20 aviones Nord Noratlas, mientras que las misiones de transporte pesado están a cargo de un escuadrón de 12 C-130H Hercules. Una tercera unidad utiliza seis NAMC YS11A que habían pertenecido a Olympic Airways, unos pocos Douglas C-47 y diez aviones antincendio Canadair CL-215. Al MMA pertenece también la única fuerza ASW de ala fija de Grecia, formada por ocho Grumman HU-16B Albatross anfibios. Estos aviones, lo mismo que los transportes Noratlas y C-47, necesitan urgentemente ser sustituidos, pero todavía no se ha decidido qué tipo o tipos elegir.

El Mando de Entrenamiento Aéreo es responsable de la totalidad del entrenamiento de las FAG en tierra o aire. La Academia del Aire de Dekelia cuenta con un escuadrón de Cessna T-41D para el entrenamiento elemental, mientras que para el entrenamiento de vuelo básico y avanzado los estudiantes se desplazan a Kalamata, donde disponen, respectivamente, de Cessna T-37 y de T-2E Buckeye. Asignado al MEA, pero también con una función de enlace y de transporte VIP, se encuentra un escuadrón con equipo mixto que comprende un Gulfstream I, 14 AB.205 y no menos de 11 Grumman Ag-Cat para trabajos agrícolas. La Armada Griega cuenta con una pequeña fuerza de 16 helicópteros AB.212 ASW, y tiene otros encargados, todos los cuales operarán desde buques de guerra griegos. El Ejército griego también tiene una fuerza de apoyo de ala rotatoria que comprende seis Chinook de fabricación italiana, 20 Bell UH-1D y 50 AB.204/205. El equipo de ala fija comprende dos tipos principales, el Cessna U-17, con 24 ejemplares, más un par de bimotores Commander 680 en misiones de comunicación.

Unidades de vuelo de las Fuerzas Aéreas de Grecia

Unidades de Combate

McDonnell Douglas F-4E Phantom II

Unidad	*Base*
337 Esc., 110 Ala	Larisa
338, 339 Esc. 117 Ala	Andravida

McDonnell Douglas RF-4E Phantom II

Unidad	*Base*
348 Esc., 110 Ala	Larisa

Dassault-Breguet Mirage F.1CG

Unidad	*Base*
334, 342 Esc., 114 Ala	Tanagra

LTV A-7H/TA-7H Corsair II

Unidad	*Base*
347 Esc., 110 Ala	Larisa
340, 345 Esc., 115 Ala	Bahía de Suda

Lockheed F-104G/TF-104G Starfighter

Unidad	*Base*
335, 336 Esc., 116 Ala	Araxos

Northrop F-5A/B Freedom Fighter

Unidad	*Base*
341, 349 Esc., 111 Ala	Nea Ankhialos
343 Esc., 113 Ala	Tesalónica-Mikra

Unidades de transporte, utilitarias y de entrenamiento

Lockheed C-130H Hercules

Unidad	*Base*
356 Esc., 112 Ala	Eleusis

Nord Noratlas

Unidad	*Base*
354 Esc., 112 Ala	Eleusis

NAMC YS-11A

Unidad	*Base*
355 Esc., 112 Ala	Eleusis

Canadair CL-215

Unidad	*Base*
355 Esc., 112 Ala	Eleusis

Grumman HU-16B Albatross

Unidad	*Base*
353 Esc., 112 Ala	Eleusis

Agusta-Bell AB.205/AB.206

Unidad	*Base*
359 Esc.	Dekelia

Bell 212

Unidad	*Base*
359 Esc.	Dekelia

Grumman Gulfstream

Unidad	*Base*
359 Esc.	Dekelia

Cessna T-41D

Unidad	*Base*
360 Esc.	Dekelia

Cessna T-37B/C

Unidad	*Base*
361 Esc.	Kalamata

Rockwell T-2E Buckeye

Unidad	*Base*
362, 363 Esc. 120 Ala	Kalamata

Gulf Air

Los altos niveles de comodidad y servicio han hecho que los TriStar sean apodados «Five-Star» (cinco estrellas). Los L-1011 de Gulf Air vuelan a Europa y al Lejano Oriente (foto Gulf Air)

El 24 de marzo de 1950, F. Bosworth recibió la autorización oficial para comenzar las operaciones con la compañía de transporte aéreo de la que era propietario, cuyo nombre originario fue Gulf Aviation Company Limited. Sus primeros vuelos consistieron en servicios locales entre Bahrayn, Doha, Dharan y Sharjah, empleando un Avro 652 Anson I, añadiendo a su flota dos Auster y un de Havilland DH-86 en el curso del mismo año. El 13 de junio de 1951 recibió el primero de sus de Havilland DH.104 Dove I y en octubre la línea se convirtió en subsidiaria de la British Overseas Airways Corporation (BOAC). Con el incremento de la demanda de pasaje y la afluencia de capital, se compraron aviones mayores: cuatro DH-114 Heron 1B y cuatro Douglas DC-3 al poco tiempo.

Al aumentar los negocios, especialmente por la actividad de las grandes empresas del sector petrolero en la zona, la compañía recibió el 6 de enero de 1967 su primer turbohélice, el Fokker F.27 Friendship Mk.600 (actualmente propiedad de Oman Air Aviation Services). Dos bimotores Shorts Skyvan, que serían matrícula-dos G-AYJO y G-AYJN, se le unieron a finales de noviembre de 1970 en las líneas interiores de corto alcance, mientras que para etapas mayores se usaban los BAC One-Eleven Serie 432FD, de los cuales el primero llegó en noviembre de 1970.

A principios de la década de los setenta, Gulf Aviation encontró una vía segura y cómoda de expansión internacional, mediante la cooperación con otras líneas aéreas de mayor entidad. De este modo, los servicios internacionales desde Bahrayn, Abu Dhabi, Doha y Dubai a Londres comenzaron en abril de 1970, empleando los Vickers VC10 de BOAC. En 1973 se cambió el nombre a Gulf Air, y en abril de 1974 los estados de Barhrayn, Omán, Qatar y los Emiratos Arabes Unidos se convirtieron en accionistas paritarios. En el mismo año se formó en Doha la empresa filial Gulf Helicopters, cuyo accionista mayoritario fue Gulf Air. Pero en mayo de 1981 la fusión de su Sección de Aviación Ligera con la Oman International Services redujo su flota a dos tipos de avión: el Boeing 737-2P6 (el primero entregado el 28 de junio de 1977) para servicios a los países vecinos y el Lockheed L-1101 TriStar para vuelos trasoceánicos de larga autonomía a distintos rincones del globo, como Londres, Amsterdam, París, Karachi y Bombay. El primer Lockheed TriStar fue entregado el 16 de enero de 1976 y recibió la matrícula G-BDCW, que más tarde se convirtió en A40-TW. En la actualidad, Gulf Air opera con cinco aparatos de este tipo, cuyo nivel de comodidad les ha valido el apelativo de «Cinco Estrellas».

Flota actual de Gulf Air

Boeing Advanced 737-2P6

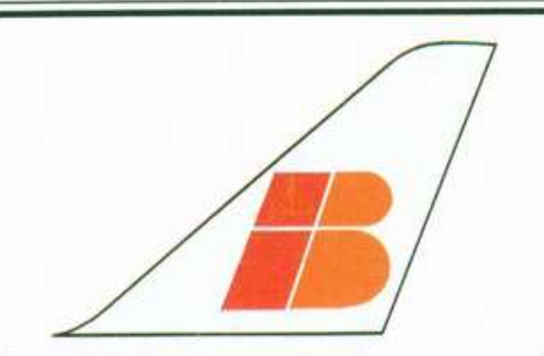
N.º Reg.	*N.º Constr.*
A40-BC	21355
A40-BD	21356
A40-BE	21357
A40-BF	21358
A40-BG	21359
A40-BH	21612
A40-BI	21677
A-40BJ	21733
A40-BK	21734

Lockheed L-1011-1 TriStar

N.º Reg.	*N.º Constr.*
A40-TV	1056
A40-TW	1131
A40-TX	1133
A40-TY	1138
A40-TZ	1140

Lockheed L-1011-200 TriStar

N.º Reg.	*N.º Constr.*
A40-TT	1223
N92-TA	1201
N92-TB	1203



Iberia

La Compañía aérea nacional española, cuya exacta denominación es Iberia Líneas Aéreas de España S.A., fue fundada el día 28 de junio de 1927, inaugurando sus actividades con la línea Barcelona-Madrid. Al año siguiente la compañía, de capital alemán mayoritario, se fusiona con CETA y UAE en una sola sociedad, denominada CLASSA (Compañía de Líneas Aéreas Subvencionadas, S.A.) por orden del gobierno de Primo de Rivera. En 1932, CLASSA es nacionalizada por la República, modernizándose y reorganizándose de forma racional; en ese año ingresa en la Asociación de Compañías Aéreas Europeas, predecesora de la actual IATA. El paréntesis de la guerra civil no paraliza las actividades de la aviación comercial española, sino que las desdobla, con el renacimiento de Iberia en zona nacional con capital alemán, y la continuidad de las actividades de LAPE en las áreas controladas por la República. En 1943, se concede a Iberia la exclusiva del transporte aéreo dentro del territorio nacional y en las líneas establecidas mediante acuerdos internacionales. El proceso de expansión comenzó ese mismo año, con la integración de la compañía en el INI; tres años después, con aparatos Douglas DC-3 y DC-4 sobrantes de la guerra, inicia sus vuelos interiores y transoceánicos de concepción comercial moderna, con líneas a Buenos Aires y Montevideo, más tarde aumentadas con nuevos destinos a Caracas, Puerto Rico, etc. Hacia mediados de los años cincuenta y espoleada por el éxito de Aviaco (fundada en 1948), Iberia comienza a ampliar su flota con Bristol 170, Lockheed Super Constellation (con los que se inauguran los vuelos a Nueva York) y Convair 440 Metropolitan. La era del reactor llega con la adquisición en 1959 de tres DC-8 y en 1962 de cuatro Caravelle 6R; desde entonces su flota crece con rapidez al tiempo que se extienden las redes comerciales, con destinos en Europa, América, África y Oriente Medio. En su ejercicio anual de 1982 Iberia transportó más de 13 millones de pasajeros, con un coeficiente de ocupación del 59,9. Su parque era de unos 90 aparatos, y su plantilla de vuelo se aproximaba a las 3 900 personas.

Iberia ha ampliado notablemente su capacidad de transporte en líneas de alta densidad y radio medio con la compra de los Airbus Industrie A 300 B4 de fuselaje ancho, en cuya fabricación interviene otra compañía del INI, Construcciones Aeronáuticas, S.A.

Flota actual de Iberia

Airbus Industrie A300B4-120

N.º reg.	N.º constr.	Nombre
EC-DLE	130	Doñana
EC-DLF	133	Cañadas del Teide
EC-DLG	135	Tablas de Daimiel
EC-DLH	136	Aigües Tortes
EC-DNQ		Islas Cíes
EC-DNR		Ordesa

Douglas DC-8-63CF

un único ejemplar, que se espera sea vendido a Aviaco

Douglas DC-9-32

N.º reg.	N.º constr.	Nombre
EC-BIG	47037	Villa de Madrid
EC-BIH	47076	Ciudad de Barcelona
EC-BIJ	47079	Santa Cruz de Tenerife
*EC-BIK	47080	Las Palmas de Gran Canaria
EC-BIL	47084	Ciudad de Zaragoza
EC-BIM	47088	Ciudad de Santander
EC-BIN	47089	Palma de Mallorca
EC-BIO	47090	Villa de Bilbao
EC-BIR	47093	Ciudad de Valencia
EC-BIS	47312	Ciudad de Alicante
EC-BIT	47313	Ciudad de San Sebastián
EC-BIU	47314	Ciudad de Oviedo
EC-BPF	47364	Ciudad de Almería
EC-BPG	47365	Ciudad de Vigo
EC-BPH	47368	Ciudad de Gerona
EC-BQT	47446	Ciudad de Murcia
EC-BQU	47447	Ciudad de La Coruña
EC-BQV	47453	Ciudad de Ibiza
EC-BQX	47454	Ciudad de Valladolid
EC-BQY	47455	Ciudad de Córdoba
EC-BQZ	47456	Ciudad de Sta. Cruz de la Palma
EC-BYD	47522	Ciudad de Arrecife de Lanzarote
EC-BYE	47504	Ciudad de Mahón
EC-BYF	47542	Ciudad de Granada
EC-BYG	47543	Ciudad de Pamplona
EC-BYI	47452	Ciudad de Vitoria
EC-BYJ	47461	Ciudad de Salamanca

Douglas DC-9-33RC

N.º reg.	N.º constr.	Nombre
EC-BYK	47428	Ciudad de Badajoz
EC-BYL	47445	Ciudad de Albacete
EC-BYM	47496	Ciudad de Cangas de Onís
EC-BYN	47565	Ciudad de Cáceres

Douglas DC-10-30

N.º reg.	N.º constr.	Nombre
EC-CBO	46926	Costa del Sol
EC-CBP	46927	Costa Dorada
EC-CEZ	47980	Costa del Azahar
EC-CLB	47981	Costa Blanca
EC-CSJ	46922	Costa de la Luz
EC-CSK	46953	Cornisa Cantábrica
EC-DEA	47982	Rías Gallegas
EC-DHZ	47834	Costas Canarias

Boeing Advanced 727-256

N.º reg.	N.º constr.	Nombre
EC-CAI	20592	Castilla La Nueva
EC-CAJ	20593	Cataluña
EC-CAK	20594	Aragón
EC-CBA	20595	Vascongadas
EC-CBB	20596	Valencia
EC-CBC	20597	Navarra
EC-CBD	20598	Murcia
EC-CBE	20599	León
EC-CBF	20600	Gran Canaria
EC-CBG	20601	Extremadura
EC-CBH	20602	Galicia
EC-CBI	20603	Asturias
EC-CBJ	20604	Andalucía
EC-CBK	20605	Baleares
EC-CBL	20606	Tenerife
EC-CBM	20607	Castilla La Vieja
EC-CFA	20811	Jerez
EC-CFB	20812	Rioja
EC-CFC	20813	Tarragona
EC-CFD	20814	Montilla-Moriles
EC-CFE	20815	Penedés
EC-CFF	20816	Valdepeñas
EC-CFG	20817	La Mancha
EC-CFH	20818	Priorato
EC-CFI	20819	Cariñena
**EC-CFJ	20820	Jumilla
EC-CFK	20821	Ribeiro
EC-CID	20974	Málaga
EC-CIE	20975	Esparragosa
EC-DCC	21609	Albariño
EC-DCD	21610	Chacolí
EC-DCE	21611	Méntrida
EC-DDU	21777	Alhambra de Granada
EC-DDV	21778	Acueducto de Segovia
EC-DDX	21779	Monasterio de Poblet
EC-DDY	21780	Cuevas de Altamira
EC-DDZ	21781	Murallas de Ávila

Boeing 747-256B

N.º reg.	N.º constr.	Nombre
EC-BRQ	20137	Calderón de la Barca
EC-DIA	22238	Tirso de Molina
EC-DIB	22239	Cervantes
***EC-DIC	22454	Francisco de Quevedo
***EC-DLD	22455	Lope de Vega
EC-DNP		Juan Ramón Jiménez

* vendido a Aviaco

** accidentado en Barajas en diciembre de 1983

*** prevista su modificación por parte de Boeing entre el 4 de octubre y el 13 de diciembre de 1984 (el EC-DIC) y el 29 de noviembre de 1984 y el 31 de enero de 1985 (el EC-DLD) en la versión Combi, mixta de carga (19 950 kg más) y de pasaje (288 plazas)

Flota suministrada por Equipo GEARCO vía Ramírez Gabarrús.

India

La política de los sucesivos gobiernos indios desde hace más de dos décadas ha sido de neutralidad respecto de los dos grandes bloques, y si bien la India nunca ha colaborado activamente con ninguno de ambos, no ha podido sustraerse completamente a la influencia de alguno de ellos. Esta situación se manifiesta claramente en sus fuerzas armadas, que emplean indistintamente material de tierra, mar y aire suministrado por la URSS y por diversos países occidentales, principalmente Gran Bretaña.

Las Fuerzas Aéreas de la India están estructuradas de forma bastante similar a la Royal Air Force británica. Los esquemas de entrenamiento y organización están elaborados prácticamente según el patrón que existía cuando se produjo la independencia del país en 1947. Desde esa fecha, las Fuerzas Aéreas de la India (IAF) se han visto implicadas en dos conflictos con su vecino Paquistán y en una serie de disputas fronterizas con China. Como resultado de estas confrontaciones, las IAF mantienen en estado operativo unos 1 750 aviones de 23 modelos diferentes y un efectivo humano de más de 100 000 hombres. Para asegurarse la constante afluencia de suministros en caso de una futura emergencia, la India a conseguido una serie de licencias de producción de aviones militares, motores y sistemas electrónicos.

Las Fuerzas Aéreas de la India están organizadas en tres mandos operativos: el Mando Aéreo Occidental, con cuartel general en Delhi, el Mando Aéreo Central, con sede en Allahabad, y el Mando Aéreo Oriental, con cuartel general en Shillong. Independientemente de éstos, existen también los mandos de Entrenamiento y Mantenimiento. Los escuadrones de combate son 34 en total. Para misiones de interceptación las IAF emplean los MiG-21 soviéticos, un avión que sigue siendo el caza más difundido en el mundo y que en la India se ha granjeado el respeto y el aprecio de sus pilotos. De los más de 600 ejemplares del MiG-21 recibidos por las IAF, la versión más reciente y eficaz es la MiG-21bis, de la que operan unos 180 aparatos.

Hindustan Aircraft Ltd. ha construido 213 ejemplares del caza ligero británico Gnat. De este total, aún permanecen en servicio unas 100 unidades que serán remplazadas en un futuro inmediato por el Ajeet (Invencible), un desarrollo bastante más avanzado del Folland Gnat.

Los precios competitivos y el compromiso de entrega casi inmediata decidieron a la India a aceptar la oferta soviética del MiG-23 de geometría variable, con el que se espera sustituir por completo al HF-24 Marut, de producción autóctona, y al ya desusado Sukhoi Su-7. El primero de los 135 MiG-23 previstos fue recibido en 1981: el pedido total comprende la adquisición de 80 versiones de ataque, 40 de caza y 14 biplazas de entrenamiento. Otra de las ofertas soviéticas supuso la venta de ocho MiG-25R de reconocimiento a alta cota (como remplazo de los Canberra PR.Mk 57) y la de los transportes bimotores Antonov An-32, especialmente aptos para satisfacer los requerimientos indios de un avión táctico capaz de operar desde aeródromos a cotas elevadas y de sustituir ventajosamente a los viejos transportes estadounidenses Fairchild C-119G Flying Boxcar. Está previsto que las IAF reciban un total de 100 Antonov An-32.

Para asegurarse una mayor independencia en sus canales de suministro de avanzados aviones de combate, en 1982 la India cursó un pedido a Francia por 40 interceptadores Dassault-Breguet Mirage 2000; si bien en un principio se consideró la adquisición de la licencia de construcción, tales perspectivas no parecen haber llegado a buen puerto. Actualmente, las líneas de montaje de HAL están ocupadas en la producción del avión de ataque Jaguar International. Según los contratos originales, el número de ejemplares construidos ascenderá a 85, cuya misión más obvia consiste en dar definitivamente de baja a los Canberra y Hunter todavía en activo en diversas unidades de primera línea.

Además de la adquisición de los Antonov An-32, las IAF estudian el remplazo de su modesta flota de 29 de Havilland Canada DHC-3 Otter. Problemas de fatiga en la flota de 30 Antonov An-12 obligan a considerar su posible sustitución; como solución se ha sugerido la adquisición de algunos Ilyushin I1-76 soviéticos, pero se espera que la decisión definitiva se tome en un futuro inmediato. Otros aviones de transporte en servicio en las IAF son veinte DHC-4 Caribou, por lo menos 30 Douglas C-47, unos 42 BAe 748 y dos Boeing 737, empleados estos últimos por una unidad de transporte de personalidades.

Los Antonov An-12 de las IAF llevan a cabo vuelos regulares a plena carga desde la Unión Soviética, transportando material y componentes de construcción (como de los programas MiG-21 y MiG-23). Esta espectacular fotografía fue tomada sobre el Himalaya.

La Marina india

Con la adquisición en 1957 del portaviones británico HMS *Hercules*, que sería rebautizado INS *Vikrant*, la India se ha convertido en el único país asiático en poseer tal tipo de buque en su despliegue naval. En la actualidad, esta unidad se halla en la última fase de un programa de modernización que incluye la incorporación de una rampa de esquí proel con la que optimizar los despegues de sus seis BAe Sea Harrier, entregados en el curso de 1983. Los helicópteros Alouette III operaban ya desde el *Vikrant* antes de su conversión, y es posible que constituyan el principal medio de salvamento y suministro del buque en el futuro. Dos escuadrones de Westland Sea King Mk 42 se encuentran basados en Cochin en funciones de lucha antisubmarina, pero cuando el *Vikrant* sea puesto de nuevo a flote, destacamentos de estos escuadrones embarcarán en el buque para proporcionarle capacidad de lucha ASW.

Unidades de vuelo de las IAF

Unidades de combate

Mikoyan-Gurevich MiG-21FL/M/MF/bis "Fishbed"

Unidad	*Base*
1,3,4,8,17,21, 23,28,29,30,45 47,101 Escns (y otros dos no identificados)	—

Mikoyan-Gurevich MiG-23BN «Flogger-H»/MiG-23MF «Flogger-6» MiG-23UM «Flogger-C»

Unidad	*Base*
10, 220, 221 Escns	—

Mikoyan-Gurevich MiG-25R "Foxbat"

Unidad	*Base*
108 Esc	—

HAL Gnat/Ajeet

Unidad	*Base*
9,15,22 Escns	—

BAC Jaguar international

Unidad	*Base*
14 Esc	Ambala

Hawker Hunter F.Mk 56/T.Mk 66

Unidad	*Base*
20,27,37 Escns	Kallaikunda

HAL HF-24 Marut

Unidad	*Base*
31,220 Escns	—

Sukhoi Su-7BM "Fitter"

Unidad	*Base*
32,222 Escns	—

BAC Canberra B(I).Mk 58/B.Mk 66/B.Mk 12

Unidad	*Base*
5,16,35 Escns	—

Transporte y apoyo

Antonov An-12 "Cub"

Unidad	*Base*
25,44 Escns	—

Boeing 737-200/HS.748

Unidad	*Base*
12 Esc	Yelahanka

de Havilland Canada DHC-3 Otter

Unidad	*Base*
41,59 Escns	—

de Havilland Canada DHC-4 Caribou

Unidad	*Base*
33 Esc	—

Douglas C-47

Unidad	*Base*
11,43,49 Escns	—

Fairchild C-119G Flying Boxcar

Unidad	*Base*
19,48 Escns	—

Mil Mi-8 "Hip"

Unidad	*Base*
109,118,119, 121 Escns	—

HAL Alouette III/Chetak

Unidad	*Base*
104,112,114 Escns	—

HAL Lama/Cheetah

Unidad	*Base*
659,660,661, 662 Escns	—

HAL HT-2

Unidad	*Base*
EFS	Bidar

HAL HJT-16 Kiran

Unidad	*Base*
Academia IAF	Dundigal

WSK TS-11 Iskra-100

Unidad	*Base*
Ala de entrenamiento de caza	Hakimpet

Unidades de la Marina india

British Aerospace Sea Harrier FRS. Mk 51/Harrier T.Mk 60

Unidad	*Base*
300 Esc	INS *Vikrant*

Westland Sea King Mk 42/42A

330,336 Escns	INS *Vikrant*, Cochin

Breguet Alizé

Unidad	*Base*
310 Esc	Goa

Ilyushin Il-38 "May"

Unidad	*Base*
315 Esc	Debalim

Aérospatiale/HAL Alouette III

Unidad	*Base*
321,331,561 Escns	INS *Vikrant*, Goa, Cochin

HAL HJT-16/Hawker Sea Hawk

Unidad	*Base*
55 Esc	Cochin

Kamov ka-25 «Hormone-A»

Unidad	*Base*
333 Esc	destructores clase «Kashin»

Britten-Norman Islander

Unidad	*Base*
550 Esc	Cochin

Indonesia

Hoy día, Indonesia es un país bien diferente del que era hace veinte años. Entonces, este gran archipiélago, compuesto por unas 2 000 islas, que había sido una colonia neerlandesa estaba gobernado por el presidente Ahmed Sukarno. Su política izquierdista propició un rápido acercamiento a la Unión Soviética, y las fuerzas armadas de Indonesia comenzaron a convertirse en una réplica a menor escala de las de la URSS. La Tentara Nasional Indonesia-Angatan Udara (Fuerzas Aéreas de Indonesia) recibió cazas MiG, bombarderos Tupolev e Ilyushin, helicópteros Mil y algunos aviones de entrenamiento, también de construcción soviética.

Gracias a la recepción del equipo mencionado y de otro destinado a los restantes servicios, Indonesia se convirtió en uno de los países más poderosos militarmente del Extremo Oriente. En 1962, la creación de la Federación de Malaysia espoleó a Indonesia a optimizar su equipo militar ante la posibilidad de problemas con el nuevo estado, apoyado por Gran Bretaña. Los problemas se materializaron en un conflicto que concluyó al cabo de cuatro años en un acuerdo de alto el fuego. Pero en el ínterin, en octubre de 1965, la facción derechista de las fuerzas armadas se hizo con el poder y consiguió al cabo de un par de años la dimisión de Sukarno. En 1970, la mayoría del equipo soviético envejecía en sus bases por falta de recambios y el general Suharto, nuevo presidente del país, pidió ayuda a Occidente, principalmente a Australia, con quien Indonesia firmó un tratado de ayuda mutua, y a EE UU. El primero suministró a la TNI-AU un escuadrón de CAC Sabre en 1972 y el segundo, cierto número de helicópteros Sikorsky, cazas North American Mustang y entrenadores a reacción Lockheed T-33.

En 1983, la TNI-AU había ya remplazado la mayoría de su obsoleto material. Dieciséis Northrop F-5E Tiger II constituyen actualmente la punta de lanza de las fuerzas del país tras sustituir a los Sabre, mientras que 16 McDonnell Douglas A-4 Skyhawk proporcionan el elemento de ataque al suelo a la espera de que se reciban otros 16 ejemplares procedentes de los excedentes de la US Navy. Para misiones antiguerrilla, en 1976-77 se recibieron dieciséis Rockwell OV-10 Bronco.

La TNI-AU presta también importancia a las misiones de patrulla marítima de largo alcance y recientemente ha recibido para tal fin tres Boeing 737 especialmente modificados. Estos aparatos cuentan con radar de barrido lateral Motorola y complementan al único Lockheed C-130H-MP Hercules utilizado hasta la fecha en tales cometidos.

La TNI-AU forma parte integral del programa de redistribución de la población emprendido por el gobierno indonesio. Para cooperar en esta política de emigración desde las densificadas islas principales hacia otras menos pobladas, la TNI-AU ha adquirido una importante flota de aviones de transporte en Estados Unidos y Europa. Un total de 25 C-130/L-100 Hercules constituye la espina dorsal de este programa, junto a seis Transall encargados a Francia. Un posterior incremento de esta flota de transporte se materializará en un futuro inmediato con la entrada en servicio de los 32 biturbohélices CASA-Nurtanio CN-235. Este avión, diseñado por la compañía española CASA, será construido por la indonesia Nurtanio, una empresa todavía poco potente pero muy activa. Esta compañía se encuentra actualmente en fase de montaje de helicópteros MBB BO 105 y Aérospatiale Super Puma para las fuerzas armadas del país. Otros transportes en activo son ocho Fokker F.27 Friendship, nueve Douglas C-47, dos CASA C-212 Aviocar y (en una patrulla de transporte VIP) un Boeing 707 y dos Lockheed JetStar.

Unos doce Cessna Modelo 207, 401 y 402 son empleados en misiones de enlace apoyados por 16 BO 105, siete Super Puma, seis Puma, doce Hughes 500, cuatro Bell 204 y 206, y dos Aérospatiale Alouette III.

El entrenamiento se ha convertido en una de las principales prioridades de la TNI-AU. El antiguo sistema de enseñanza, tomado del de la V-VS soviética, ha dado paso a un nuevo esquema, en el que se da una fase inicial básica/primaria a bordo de 20 FFA AS.202 Bravo de origen suizo, seguido por un curso en 20 Beech T-34C y culminado con el nivel avanzado, que se imparte en dieciséis BAe Hawk.

El Lockheed C-130/L-100 es el principal modelo de transporte presente en las Fuerzas Aéreas de Indonesia. Un ejemplar de este tipo ha sido especialmente configurado para misiones de reconocimiento marítimo.

El Arma Aérea de la Marina de guerra de Indonesia, o Tentara Nasional Indonesia-Angara Laut, tiene a su cargo las patrullas mar adentro, prestando especial atención a la piratería que se da entre la miríada de islas. Diez GAF Searchmaster adquiridos en Australia desempeñan estas misiones, apoyados por 10 helicópteros Westland Wasp suministrados de segunda mano por la Marina neerlandesa en 1981. Se está a la espera de recibir 26 Super Puma.

Constituida en 1958, el arma aérea del Ejército indonesio (Tentara Nasional Indonesia-Angatan Dorat) tiene a su cargo el apoyo a las fuerzas terrestres. Sus aviones de ala fija son algunos Cessna Modelo 185, O-1 y Modelo 310P, cierta cantidad de aviones polacos PZL Wilga 32 construidos en Indonesia y conocidos como Gelatik, dos C-47 y dos Rockwell Aero Commander.

Unidades de las Fuerzas Aéreas de Indonesia

Northrop F-5E/F Tiger II

Unidad	*Base*
14 Esc.	Surabaya

McDonnell Douglas A-4E/TA-4H Skyhawk

Unidad	*Base*
—	—

Rockwell OV-10F Bronco

Unidad	*Base*
3 Esc.	Baucau

Boeing 737-200 Surveiller

Unidad	*Base*
—	Halim

Lockheed C-130B/H/L-100-30 Hercules

Unidad	*Base*
31 Esc., 32 Esc.	Halim, Malang

Douglas C-47

Unidad	*Base*
2 Esc.	Yakarta

Shorts Skyvan

Unidad	*Base*
2 Esc.	Yakarta

CASA Aviocar

Unidad	*Base*
2 Esc.	Yakarta

Fokker F.27 Friendship

Unidad	*Base*
2 Esc.	Yakarta

GAF Mission Master

Unidad	*Base*
2 Esc.	Yakarta

Boeing 707

Unidad	*Base*
Patrulla VIP	Yakarta

Lockheed JetStar

Unidad	*Base*
Patrulla VIP	Yakarta

de Havilland Canada Otter

Unidad	*Base*
4 Esc.	Halim

Cessna 185

Unidad	*Base*
4 Esc.	Halim

Cessna 401/402

Unidad	*Base*
—	—

Cessna T207

Unidad	*Base*
—	—

Aérospatiale-Nurtanio SA 330 Puma/Super Puma

Unidad	*Base*
6 Esc.	Kemayaran

MBB-Nurtanio BO 105

Unidad	*Base*
—	—

Bell 204B

Unidad	*Base*
—	—

Aérospatiale Alouette III

Unidad	*Base*
—	—

FFA AS.202 Bravo

Unidad	*Base*
Escuela	Yogyakarta

Beech T-34C Turbo-Mentor

Unidad	*Base*
Escuela	Halim

British Aerospace Hawk Mk53

Unidad	*Base*
11 Esc.	Adisucipito

Interflug

El Tu-134 es utilizado por varias compañías del bloque socialista. Este ejemplar de Interflug conserva la proa acristalada para el navegante (foto Austin J. Brown).

La República Democrática de Alemania fue el último país del bloque oriental que fundó su línea aérea, cuando en mayo de 1954 era constituida Deutsche Lufthansa. El 4 de febrero de 1956, la nueva compañía llevó a cabo su primer vuelo regular, utilizando un Ilyushin Il-14. Posteriormente, el 16 de mayo, se inauguró la ruta de Berlín a Sofía, vía Praga y Budapest. Los primeros servicios interiores no tuvieron lugar hasta el 16 de junio de 1957, fecha en que se abrieron las rutas desde Berlín (Schönefeld) a Leipzig, Dresde, Erfurt y Barth. Durante un período considerable, la compañía utilizó 39 Ilyushin Il-14, de los que el último fue dado de baja a mediados de los setenta. El 18 de setiembre de 1958 se adoptó la nueva designación de Interflug para evitar confusiones con la Deutsche Lufthansa occidental en las rutas europeas. El primer servicio bajo la nueva denominación tuvo lugar el 27 de febrero de 1959 y consistió en un vuelo de Copenhague a Leipzig. No fue hasta setiembre de 1963 que el nombre de Interflug fue utilizado en todos los servicios de carga y pasaje.

A principios de 1961, Interflug recibió sus tres primeros turbohélices Ilyushin Il-18, matriculados de DM-STA a DM-STC. Este modelo entró en servicio entre Berlín y Moscú el 30 de marzo de 1961. Cinco años después, el 20 de marzo de 1966, comenzó a operar el primer Antonov An-24 entre Berlín y Dresde.

El primer avión a reacción en entrar en servicio, en 1967, fue el Tupolev Tu-124, si bien en 1964 ya habían sido utilizados dos Tupolev Tu-124 (matriculados DM-SDA y DM-SDB). El Tu-134 es en la actualidad la espina dorsal de la flota de Interflug, con 18 aparatos en servicio. Otro modelo en el inventario de la compañía es el Il-62, cuyos dos primeros ejemplares comenzaron a operar en 1970.

Una división independiente (Agrarflug) utiliza una amplia flota de aparatos Antonov An-2, Let Z-37 Cmelak y PZL 106A Kruk en tareas agrícolas y fotográficas; además, en parecidos cometidos se emplean algunos helicópteros Mil Mi-8 y Kamov Ka-26.

Actualmente Interflug lleva a cabo servicios de carga y pasaje a 50 ciudades en 36 países, amén de cierto número de vuelos *charter*.

Flota actual de Interflug

Ilyushin Il-18D

N.º Reg.	*N.º Constr.*
DDR-STA	180001905
DDR-STB	180002001
DDR-STC	180002202
DDR-STD	180002302
DDR-STE	182005101
DDR-STF	184007405
DDR-STG	182004402
DDR-STH	184007305
DDR-STI	185008404
DDR-STK	186009202
DDR-STM	188010805
DDR-STN	188010903
DDR-STO	188010904
DDR-STP	184007401

Ilyushin Il-62

N.º Reg.	*N.º Constr.*
DDR-SEB	00704
DDR-SEC	10903
DDR-SEF	31402
DDR-SEG	31403
DDR-SEH	31405

Ilyushin Il-62M

N.º Reg.	*N.º Constr.*
DDR-SEI	3036931
DDR-SEM	
DDR-SEN	

Tupolev Tu-134A

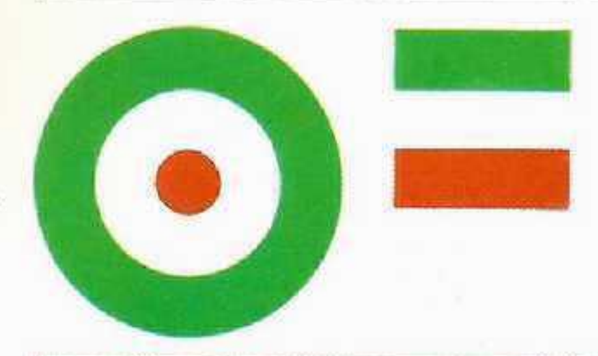
N.º Reg.	*N.º Constr.*
DDR-SCI	1903
DDR-SCK	1304
DDR-SCL	1305
DDR-SCN	2102
DDR-SCO	2106
DDR-SCP	2205
DDR-SCR	2206
DDR-SCS	2207
DDR-SCT	08068
DDR-SCU	09070
DDR-SCV	12095
DDR-SCX	48320
DDR-SCY	60495
DDR-SDC	

Tupolev Tu-154

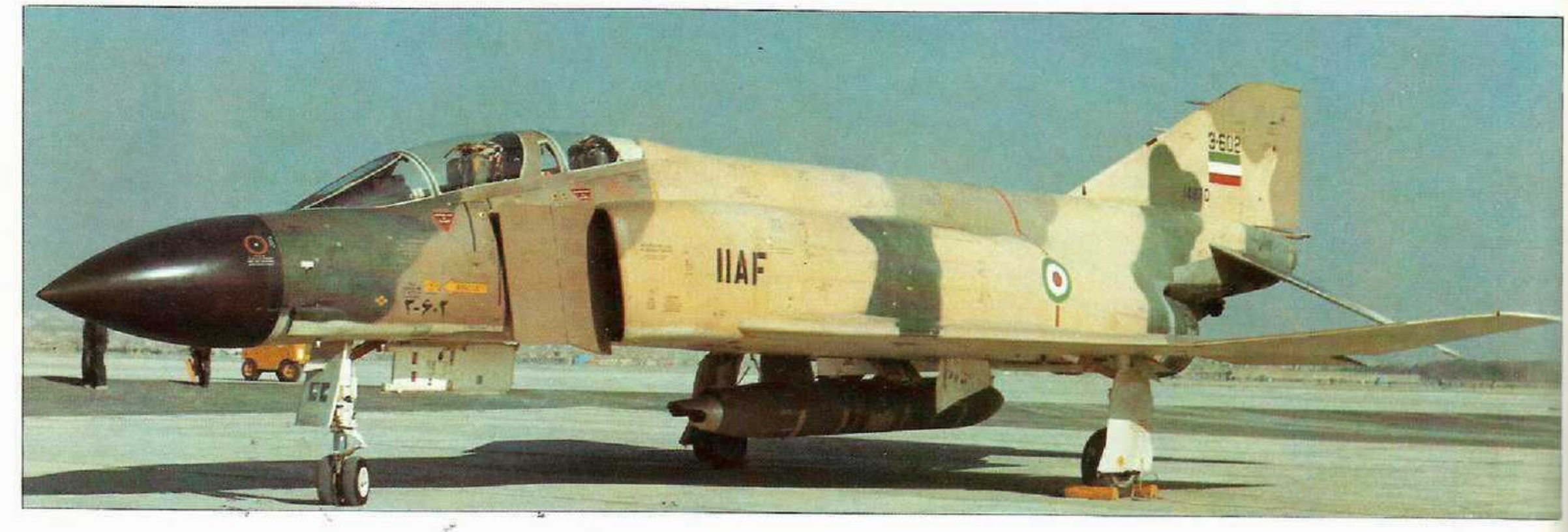
N.º Reg.	*N.º Constr.*
DDR-SCB	0503
DDR-SCE	0904
DDR-SCF	0905
DDR-SCG	0912
DDR-SCH	0906
DDR-SCZ	0913

(Nota: hasta 1981, todas las matrículas reseñadas ostentaron el prefijo DM. Además de los aviones relacionados, existen algunos Tupolev Tu-134 e Ilyushin Il-62 utilizados por el gobierno con colores de Interflug.)

Flota suministrada por Editions JP



Irán



El aparato más numeroso en las filas de las Fuerzas Aéreas de la República Islámica de Irán es el McDonnell Douglas F-4 Phantom II. El ejemplar de la foto es un F-4D de las Fuerzas Aéreas Imperiales de Irán, de la época del *Sha* Reza Pahlevi (foto McDonnell Douglas).

La poca concordancia entre los informes existentes fuera de Irán y la falta de información en el interior del país suponen que resulte casi imposible elaborar una ficha correcta de los efectivos de las Fuerzas Aéreas de la República Islámica de Irán (FARII). Desde los relativamente ordenados días del *Sha*, Irán ha experimentado una violenta revolución que ha puesto en el poder a líderes religiosos extremistas y una cruenta guerra que, en más de 40 meses, ha supuesto para el país la pérdida de decenas de miles de ciudadanos, muertos, heridos o desaparecidos.

Para apreciar mejor el potencial actual de las FARII conviene dar un somero repaso al que en su día tenían las Fuerzas Aéreas Imperiales de Irán. Mientras duró la hegemonía del *Sha*, las fuerzas armadas iraníes se convirtieron en las más potentes del golfo Pérsico. Una parte muy considerable de los ingresos derivados de la comercialización del abundante petróleo del país se gastaba en armas. La principal fuente de suministros era Estados Unidos, el aliado más fiel de irán. Sólo las fuerzas aéreas recibieron un total de 440 aviones de combate, 90 transportes y 170 helicópteros.

Para el ejército, el *Sha* encargó a Gran Bretaña más de 600 carros de combate Chieftain y 200 Scorpion, y adquirió en Estados Unidos 750 carros M-47, M-48 y M-60. El ejército recibió también unos 500 helicópteros para tareas de enlace, transporte y contracarro. Para patrullar el Golfo, la Marina de Irán adquirió medios rápidos de ataque, fragatas, helicópteros y aerodeslizadores *(hovercraft)*.

A mediados de 1979 estalló la revolución. El *Sha*, que no supo valorar correctamente los sentimientos de su pueblo e ignoró la urgente necesidad que había de un líder con mayores connotaciones religiosas, tuvo que abandonar su país y jamás regresó a él. En su lugar se sentó un fanático adalid islámico, el *ayatollah* Jomeini. Estados Unidos se convirtió en enemigo de los nuevos gobernantes chiitas y la mayoría de los enormes pedidos de armas fueron cancelados. A continuación, se produjo la incautación por parte de EE UU de todos los contratos aún vigentes como represalia por el famoso y largo caso de los rehenes de la embajada estadounidense en Teherán.

En setiembre de 1980 comenzó la que hoy conocemos como guerra del Golfo, que todavía prosigue a la hora de escribir estas líneas. Este conflicto, del que algunos pensaban que iba a ser el verdugo del poder de los *ayatollahs*, ha tenido un efecto exactamente contrario, sembrando entre los iraníes una fuerte determinación patrióticoreligiosa de derrotar a Iraq. Hasta ahora, la guerra se ha limitado a una serie de sangrientos enfrentamientos en torno a los 1 175 km de fronteras de ambos países. Pero las muy denostadas armas adquiridas en los años setenta han permitido a las fuerzas armadas iraníes (particularmente al ejército) sostener su potencial ofensivo y encajar unas pérdidas relativamente elevadas.

Cuando todas las ayudas exteriores se suspendieron a raíz de la revolución islámica, las FARII fueron sin duda el servicio armado que en mayor medida acusó la pérdida de asistencia militar. El sofisticado equipo instalado en los avanzados Grumman F-14 Tomcat precisa un entretenimiento altamente cualificado, de modo que los aparatos iraníes de este tipo han sido gradualmente inmovilizados en tierra a medida que sus sistemas fallaban, utilizándose los aviones inservibles como fuente de recambios para los aún en vuelo. De los 75 Tomcat en servicio en 1979 en Shiraz y Khatami, se cree que sólo siete son todavía operacionales. Asimismo, se pone en cuestión la posibilidad de que los 270 misiles aire-aire Phoenix existentes puedan ser lanzados desde los Grumman F-14 Tomcat en operación.

Fuentes estadounidenses afirman que los ocho escuadrones de caza-bombarderos Northrop F-5E reúnen unos 130 aviones en estado de vuelo y que existen aún 150 McDonnell Douglas F-4 Phantom, aunque parece ser que esta última cifra es algo optimista. Originalmente, 225 Phantom de varios tipos equipaban diez escuadrones, basados principalmente en Teherán, Tabriz y Shiraz. En febrero de 1984, se anunció el despliegue de aviones F-4 al sur de Bandar Abbas a fin de cortar la vital embocadura del Golfo, el estrecho de Hormuz. De hecho, han sido aviones de este tipo los que por parte iraní han sostenido principalmente la campaña desatada contra los petroleros (enemigos y neutrales) durante los siete primeros meses (por el momento) del año en curso.

La principal base iraní de entrenamiento, en Ghale-Morghi, tenía originalmente 49 Beech F33 Bonanza, y parece que la mayoría de ellos sirven todavía. La conversión operacional a reactores se realiza probablemente todavía en los biplazas F-5F, de los que 28 fueron servidos a Irán en 1978.

El Ejército iraní tiene no menos de 96 CH-47 Chinook, de los que unos 20 proceden de la factoría italiana Meridionali y que se hallan la mayoría en servicio. Unos 202 Bell AH-1J Cobra armados con misiles TOW y 287 Bell 214A habían sido entregados al ejército antes de la revolución, y es posible que todavía bastantes estén en estado de vuelo.

El arma aeronaval de la Marina iraní cuenta con 24 Sikorsky SH-3D Sea King para misiones antisubmarinas, seis Sikorsky RH-53D Sea Stallion dotados en principio como dragaminas pero probablemente utilizados como simples transportes, seis Agusta-Bell AB.212 y 19 Agusta-Bell AB.205/206. Cuatro F.27 Friendship y cuatro Dassault-Breguet Falcon 20 sirven también con la marina.

Efectivos de las Fuerzas Aéreas de la República Islámica de Irán

Modelo	*N.º en uso*
Grumman F-14A Tomcat	16
McDonnell Douglas F-4D/E Phantom/RF-4E Phantom	45
Northrop F-5E/F	55
Lockheed P-3F Orion	2
Boeing 747	26
Boeing 707-3J9C	
Lockheed C-130E/H Hercules	
Fokker F.27 Friendship	
Boeing/Meridionali CH-47C Chinook	20
Bell 214	39
Agusta-Bell AB.205/212	50
Bell 206 JetRanger	70
Kaman HH-43 Huskie	10
Agusta-Sikorsky AS-61	2
Beech F33 Bonanza	49

Efectivos del Ejército

Modelo	*N.º en uso*
Boeing/Meridionali CH-47C Chinook	150
Bell AH-1J HueyCobra	
Bell 214A	
Fokker F.27 Friendship	10 (incl. Marina)
Dassault-Breguet Falcon 20	2

Efectivos de la Marina

Modelo	*N.º en uso*
Agusta-Sikorsky SH-3D Sea King	24
Agusta-Bell AB.212	6
Agusta-Bell AB.205/206	19
Fokker F.27 Friendship	10 (incl. Ejército)
Dassault-Breguet Falcon 20	4
Sikorsky RH-53D	2

Nota: debido a la guerra del Golfo, todas estas cifras son aproximadas.

Iraq

La guerra del Golfo entre Iraq e Irán entró en su tercer año en setiembre de 1983. Desde los primeros éxitos obtenidos por las fuerzas iraquíes cuando invadieron Irán en 1979, el conflicto ha degenerado en un período estático en el que ambos bandos se hallan parapetados a lo largo de un frente de 1 200 km que discurre entre las extensiones desérticas del golfo y los valles montañosos del norte. Mientras que las fuerzas de tierra se desafían desde trincheras y fosos de tirador en una amplia faja de campos minados y llenos de alambradas, las dos fuerzas aéreas efectúan salidas ocasionales sobre la tierra de nadie, a veces enfrentándose en el aire pero la mayoría de las veces para lanzar bombas y cohetes sobre las posiciones enemigas.

Las Fuerzas Aéreas de Iraq (FAI) están mejor equipadas que las de Irán, en parte gracias a la ayuda que reciben del Este y el Oeste. Aunque las FAI cuentan con material de vuelo y equipo predominantemente soviético, Francia se ha convertido recientemente en su principal benefactor, interesada en el petróleo que Iraq emplea para pagar sus compras. Las FAI han adquirido alrededor de 90 Dassault-Breguet Mirage F.1 y una cantidad similar de helicópteros Aérospatiale Gazelle, Puma y Super Frelon, en tanto que la cesión por la Aéronavale francesa de cinco Dassault-Breguet Super Etendard ha alimentado muchos de los discursos de los *mullahs* iraníes. Con esos aviones, armados con misiles antibuque Exocet, Iraq dispone por fin de capacidad de atacar las instalaciones petrolíferas iraníes y los petroleros internacionales más allá del golfo.

Las Fuerzas Aéreas de Iraq dependen en la actualidad de aviones procedentes de la Europa Oriental, pero todavía coservan en sercicio unos treinta Hawker Hunter. El avión de la fotografía es un FGA.Mk 59, con el número «575».

Para reforzar el arsenal aéreo iraquí, que cuenta con casi 40 tipos distintos de aviones, China ha comenzado a suministrar recientemente aparatos Shenyang F-7 (MiG-21) y F-6 (MiG-19). Montados en Egipto y Jordania, esos aviones están sirviendo para dar mayor mordiente a las unidades de combate de las FAI.

Aparte de incursiones contra el aeropuerto de Teherán a principios del conflicto, las FAI han llevado a cabo pocas salidas de largo alcance, protagonizadas por sus bombarderos Tupolev Tu-22. Las operaciones ofensivas se han limitado por lo general a salidas de carácter táctico ejecutadas por los aviones del Mando de Apoyo, en las que las pérdidas han sido encajadas por las unidades de Dassault Mirage, Sukhoi Su-7/20 y Mikoyan-Gurevich MiG-21/23. Por razones obvias, el orden de batalla iraquí está envuelto en el secreto. Se sabe que los aparatos de reconocimiento Mikoyan-Gurevich MiG-25 están estacionados en Habbaniyah, desde donde son tripulados por pilotos soviéticos en salidas de alta cota sobre Irán. Dos bases de los Mirage F.1 son las de Qayyarah, en el norte, y Nasiriyah, en el sur. Se sabe que escuadrones de MiG-21 y MiG-19 operan desde un aeródromo conocido como H-2, cercano a Rutba.

La apremiante necesidad de pilotos ha forzado una expansión importante de los servicios de instrucción de las FAI. Se han adquirido 48 aparatos suizos FWA Bravo para el entrenamiento primario, seguidos por una cantidad similar de Pilatus PC-7 Turbo-Trainer para la etapa básica.

Los helicópteros ligeros MBB BO 105C sirven con las Fuerzas Aéreas de Iraq en misiones contracarro y han entrado en acción contra Irán en la dramática guerra de desgaste que las dos naciones sostienen desde 1979.

Efectivos de vuelo de las Fuerzas Aéreas de Iraq

Tipo	*N.º en servicio*
Aero L-39ZO Albatros	24
Aérospatiale SA 321 Super Frelon	9
Aérospatiale SA 330 Puma	23
Aérospatiale SA 341/342 Gazelle	60
Aérospatiale Alouette III	40
Agusta-Sikorsky AS-61TS	6
Antonov An-2	10
Antonov An-12	6
Antonov An-24/26	12
Dassault-Breguet Falcon 20	1
Dassault-Breguet Mirage F.1EQ/BQ	40 (89 pedidos)
FWA AS.202 Bravo	48
Hawker Hunter FGA.Mk 9/ FR.Mk 10	30
Hughes Modelo 500D	32
Ilyushin Il-76	7
MBB BO 105C	18
Mikoyan-Gurevich MiG-15UTI	30
Mikoyan-Gurevich MiG-17	30
Mikoyan-Gurevich MiG-19 Shenyang F-6	40+
Mikoyan-Gurevich MiG-21 Shenyang F-7	150
Mikoyan-Gurevich MiG-21U	6+
Mikoyan-Gurevich MiG-23	80
Mikoyan-Gurevich MiG-25	18
Mil Mi-4	35
Mil Mi-6	15
Mil Mi-8	50+
Mil Mi-24	20+
Pilatus Britten-Norman Islander	2
Pilatus PC-7-Turbo-Trainer	48
Sukhoi Su-7	40
Sukhoi Su-29	80
Tupolev Tu-16	8
Tupolev Tu-22	9
Tupolev Tu-124	2
Westland Wessex Mk 52	12

Iraqi Airways

En diciembre de 1945, la empresa gubernamental Ferrocarriles Estatales Iraquíes formó Iraqi Airways como una compañía subsidiaria. El primer servicio de esta aerolínea tuvo lugar el 29 de enero de 1946, entre la capital, Bagdad, y Basora, y su flota inicial consistió en cinco de Havilland D.H.89A Dragon Rapide (de YI-ABD a YI-ABH) que fueron adquiridos durante 1945 del gobierno británico. Los Dragon Rapide comenzaron a ser remplazados a partir de 1947 por los de Havilland D.H.104 Dove, el primero de los cuales (YI-ABJ) fue aceptado el 3 de octubre de 1947.

Bajo un acuerdo suscrito en 1945, BOAC aceptó proporcionar supervisión técnica a la nueva aerolínea, y durante 1947 se llegó asimismo a la conformidad de suministrar apoyo directo, que se concretó en la compra de tres Vickers Viking 1B. El primero de ellos (YI-ABP) fue entregado en octubre de 1947, y durante algún tiempo operaron un servicio a Londres. Durante unos meses de 1947 se utilizaron cuatro Douglas DC-3 alquilados de BOAC. A principios de los años cincuenta, los Dove y Viking sirvieron para expandir la red de la aerolínea a países como Egipto y Bahrain. En julio de 1953 se encargaron tres Vickers Viscount 735, el primero de los cuales (YI-ACK) se recibió el 13 de octubre de 1955. El Viscount reasumió el servicio anterior a Londres y se mantuvo en esa ruta hasta 1965. El 1 de abril de 1960, Iraqi Airways consiguió desvincularse de los Ferrocarriles Estatales Iraquíes.

Para remplazar a los Viscount se encargaron tres Hawker Siddeley H.S.121 Trident 1E; el primero de ellos, matriculado YI-AEA, se recibió el 3 de octubre de 1965 y entró en servicio, en la ruta de Londres, en noviembre. Durante los nueve años siguientes, Iraqi Airways empleó exclusivamente los Viscount y Trident, hasta que se lanzó un programa de reequipamiento y que supuso la adquisición de los cuatro tipos diferentes de aviones Boeing por entonces existentes. Los dos primeros modelos, un Boeing 737-270C (YI-AGH) y un Boeing 707-370C (YI-AGE) se recibieron el 7 y el 27 de agosto de 1974, respectivamente. Estos dos tipos permitieron a la aerolínea modernizar sus servicios regionales e internacionales. Una ulterior expansión tuvo lugar en 1976, cuando Iraqi recibió su primer Boeing 727-270 (YI-AGK) el 5 de marzo.

Debe también hacerse mención de la influencia soviética, con la recepción de aviones Antonov An-12 en 1970 y una considerable flota de Ilyushin Il-76 que apareció por primera vez en Occidente en 1978.

El puesto caudal de tiro identifica a este avión como un carguero de medio y largo alcance Ilyushin Il-76M, de fabricación soviética. Aunque pintados enlos colores de Iraqi Airways, los 20 aparatos de este tipo están a disposición del gobierno y las fuerzas armadas (foto Aviation Letter Photo Service).

Flota actual de Iraqi Airways

Antonov An-12

N.º Reg.	*N.º Constr.*
YI-AEP	5909
YI-AER	5908
YI-AES	—
YI-AFJ	5910
YI-AGD	4306

Antonov An-24

N.º Reg.	*N.º Constr.*
YI-AEM	—
YI-AEN	—
YI-AEO	04602
YI-AEZ	—
YI-AFG	—

Boeing 707-370C

N.º Reg.	*N.º Constr.*
YI-AGE	20889
YI-AGG	20891

Boeing 727-270

N.º Reg.	*N.º Constr.*
YI-AGK	21197
YI-AGL	21198
YI-AGM	21199
YI-AGQ	22261
YI-AGR	22262
YI-AGS	22263

Boeing 737-270C

N.º Reg.	*N.º Constr.*
YI-AGH	20892
YI-AGI	20893
YI-AGJ	21183

Este avión, matriculado Yi-AGS, es uno de los seis Boeing 727-270 utilizados en la actualidad por Iraqi airways (foto Austin J. Brown).

Boeing 747-270C (SCD)

N.º Reg.	*N.º Constr.*
YI-AGN	21180
YI-AGO	21181
YI-AGP	22366

Boeing 747SP-270

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
YI-ALM	22858	Al Qadissiya

Ilyushin Il-76

N.º Reg.	*Tipo*
YI-AIK	76T
YI-AIL	76T
YI-AIM	76T
YI-AIN	76T
YI-AIO	76T
YI-AIP	76T
YI-AKO	76M
YI-AKP	76M
YI-AKQ	76
YI-AKS	76
YI-AKT	76M
YI-AKU	76M
YI-AKV	76M
YI-AKX	76
YI-ALL	76M
YI-ALO	76M
YI-ALQ	76MD
YI-ALR	76MD
YI-ALS	76
YI-ALT	76

Flota suministrada por Editions JP

Israel

El pueblo judío ha contado siempre con recursos e inventiva, sobre todo para afrontar la adversidad y la hostilidad. Con el establecimiento del Estado de Israel en 1947, los judíos se vieron en la necesidad urgente de sobrevivir en un medio hostil, rodeados de países árabes. Así nació la Heyl Ha'Avir o Fuerza Aérea y Fuerza de Defensa de Israel, que hoy en día se coloca entre las fuerzas aéreas de combate más capaces del mundo. En tres guerras principales —1956, 1967 y 1973—, Israel se ha mantenido invicto.

Aún se discute acerca del raid israelí contra la planta nuclear iraquí de Osirak en junio de 1981, llevado a cabo por una fuerza mixta de General Dynamics F-16 Fighting Falcon y McDonnell Douglas F-15 Eagle. Probablemente la razón del ataque a la llamada «fábrica nuclear de bombas» no fue la necesidad militar, sino la propaganda política; como quiera que sea, el ataque confirma la eficiencia de los nuevos F-16. Los ataques más recientes de Israel contra blancos palestinos en Líbano han forzado a EE UU a interrumpir las entregas del diminuto caza-bombardero; unos 20 (sin contar 75 más encargados) han quedado retenidos temporalmente.

Un IAI Kfir de la Heyl Ha'Avir exhibe sus vívidas marcas de identificación. Este excelente caza de producción nacional es uno de los muchos aparatos modernos en servicio en las Fuerzas Aéreas Israelíes, y actualmente presta servicio junto a los F-15 y F-16.

Los Eagle, Phantom y Skyhawk constituyen con los Falcon la base del poderío aéreo de las Fuerzas Aéreas de Israel, cuyo principal proveedor es EE UU; los tres tipos han entrado en acción desde que comenzaron las entregas, a fines de la década de los sesenta. El Phantom y el Skyhawk llevaron el peso de las operaciones durante la guerra de 1973, y gran número de ellos fueron abatidos por misiles SAM en el curso de las misiones a baja altura en apoyo de las unidades del Ejército cercadas. Sólo el gran esfuerzo de reabastecimiento llevado a cabo por EE UU permitió a Israel mantener su poder hasta el cese del conflicto.

Entre esa guerra y el día de hoy, el arma aérea de Israel ha estado en constante estado de alerta. Siria, el más radical de los enemigos de Israel, emprendió esporádicas acciones de sus Fuerzas Aéreas equipadas por la URSS, y en una serie de violentos combates sufrió pérdidas del orden de 15 MiG. Del lado israelí no se informó ninguna pérdida. En estos enfrentamientos fue decisivo el avión de alerta temprana Hawkeye, que dio a los pilotos israelíes la ventaja de verse guiados hacia una posición favorable para combatir a los sirios.

Los Israeli Aircraft Industries Kfir C-2, de fabricación nacional, también prestan servicio en misiones de combate; su diseño es un desarrollo muy elaborado del Dassault Mirage III francés con la típica configuración canard para lograr mayor maniobrabilidad de combate.

La fuerza de transporte comprende unidades de Hercules y Boeing 707. El primero de estos tipos se hizo famoso en el mundo entero en 1976, al ser utilizado para transportar comandos israelíes en el rescate de los rehenes de Entebbe, Uganda. Además de los aviones de ala fija Israel cuenta con helicópteros, grandes y pequeños. En la guerra de 1967, detrás de las líneas egipcias operaban los Super Frelon franceses; en el conflicto de 1973 dichas misiones estuvieron a cargo de Sikorsky S-65 de mayor tamaño. En un audaz raid realizado en 1969, un gran S-65 transportó una unidad soviética completa de radar 'Bar Lock' desde el interior de Egipto, para que la examinaran los servicios de Inteligencia israelíes.

Apenas se conocen detalles sobre bases aéreas y localización de escuadrones dentro de Israel; por consiguiente, la tabla que se lee a continuación sólo proporciona una lista de tipos en servicio junto con la cantidad de aparatos en uso.

Tipo	*Cantidad en uso o encargada*
Aviones de combate	
McDonnell Douglas F-15A/B Eagle	50
McDonnell Douglas F-4E Phantom	204
McDonnell Douglas RF-4E Phantom	12
McDonnell Douglas A-4F/H/N Skyhawk	190
General Dynamics F-16A Fighting Falcon	67
General Dynamics F-16B Fighting Falcon	8
IAI Kfir C-2	100+
Dassault Mirage IIICJ/BJ	40
Bell AH-1G/S Cobra	30
Bell AH-1Q Cobra	18
Hughes 500MD	30
Aviones de guerra electrónica	
Grumman E-2C Hawkeye	4
Grumman EV-1 Mohawk	2
Beech RU-21	2+
Aviones de transporte y entrenamiento	
Lockheed C-130E Hercules	12
Lockheed C-130H Hercules	12
Lockheed KC-130H Hercules	2
Boeing 707	10
Douglas C-47	18
Aérospatiale Super Frelon	8
Sikorsky S-65C/CH-53D	29
Bell 205	34
Bell 206	20
Bell 212	12
Dornier Do 27	35
Dornier Do 28	14
Cessna U206C Super Skywagon	28
Beech Queen Air 80	16
Britten-Norman (Pilatus) Islander	9
IAI Westwind 1123	3
Cessna T-41D	2
Cessna 180	1
IAI/Fouga Magister	60
Piper Super Cub	20
Armada israelí	
IAI Sea Scan 1124N	3

Italia

La posición geográfica de Italia en Europa, vecina del bloque del Este y proyectada hacia el Mediterráneo Oriental, subraya la importancia de este país como centinela de la OTAN en el flanco sur. No obstante, las Fuerzas Armadas Italianas se ven seriamente afectadas por un problema internacional, la inflación, que ha obligado a una reducción de gastos de defensa y a la elaboración de un presupuesto más racional para el futuro. La Aeronautica Militare Italiana (AMI) cuenta con unos 310 aviones de combate, la mayoría de ellos asignados a la 5.ª Fuerza Aérea Táctica aliada, junto a unidades griegas, turcas y norteamericanas. La unidad básica de la AMI es el Gruppo, de 12 aparatos, aproximadamente equivalente a un escuadrón. Tres Gruppi forman un Stormo o regimiento.

El tipo de avión combate que se halla presente en la AMI con mayor número de aparatos es el F-104S Starfighter, desarrollado en Italia; 205 ejemplares del mismo equipan actualmente 11 unidades. Estos aviones sustituyeron a los anteriores F-104G construidos en EE UU, y desde mediados de 1982 han empezado a verse complementados por los primeros 100 Panavia Tornado. Cuatro Gruppi se equiparán con Tornado armados con misiles Kormoran, y les serán asignadas misiones antibuque, mientras otros llevarán a cabo misiones de reconocimiento y combate. A más largo plazo existe el proyecto para un caza ligero AMX, destinado a sustituir al Aeritalia G91. Este aparato está en vías de desarrollo por Aeritalia y Aermacchi (más la compañía brasileña EMBRAER) para satisfacer una demanda de 200 unidades de la AMI; se prevé que las entregas comiencen en el año 1987.

El F-104S es una versión especialmente desarrollada del Starfighter construida por Aeritalia; unos 205 están actualmente en servicio (foto Aeritalia).

Una ampliación en el programa de reequipamiento de la AMI es la reciente entrada en servicio del avión de entrenamiento básico Aermacchi M.B.339. Se han pedido unos 100 M.B.339 con destino a las unidades de entrenamiento, y una buena cantidad de ellos están sustituyendo a los conocidos G.91 del famoso equipo acrobático Frecce Tricolori. Las tres unidades de transporte se reforzarán con los 12 Lockheed Hercules y casi todos los 44 Aeritalia G222 actualmente bajo pedido. Además, algunos Gruppi para comunicaciones regionales utilizan varios tipos de helicópteros (Agusta-Bell AB.47 y AB.204) y aviones de ala fija (Lockheed T.33A y SIAI-Marchetti S.208M).

Marinavia es el nombre dado al arma aérea de la Marina italiana, equipada prinicialmente con helicópteros que operan embarcados o bien desde bases en tierra. Igual que en muchas Armadas occidentales, el elemento ASW más importante es el Sikorsky Sea King; 24 ejemplares equipan el 1.er Gruppo en La Spezia y el 3.er Gruppo en Catania. En 1983, cuando entre en servicio el portaviones *Garibadi*, utilizará 16 Sea King. Las misiones antisubmarinas de corto alcance corresponden a los 4.º y 5.º Gruppi, en la base costera de Tarento, equipados con 48 Agusta-Bell AB.212ASW. También en Tarento existe una unidad de entrenamiento con AB.47.

Las fuerzas de patrulla marítima de ala fija, para misiones de largo alcance, están formadas por dos Stormi (30.º de Cagliari-Elmas y 41.º de Catania) equipados con 18 Breguet Atlantique. Estos aviones pertenecen a la AMI pero están bajo el mando de la Marinavia.

El Ejército italiano posee más de 300 helicópteros y 100 aviones de ala fija. La Aviazione Leggera de l'Esercito (ALE) utiliza 24 helicópteros pesados Boeing Vertol CH-47C Chinook, construidos en Italia bajo licencia, mientras que unos 300 AB.205 y AB.206 efectúan misiones de observación y de enlace. Para las misiones contracarro, la ALE ha escogido el Agusta A.109 Hirundo, del que ha pasado un pedido para 60 unidades. El helicóptero armado biplaza Agusta A.129 Mangusta, específicamente diseñado para misiones de ataque está en curso de evaluación en la ALE.

El principal diseño de avión de ala fija lo constituye el SIAI-Marchetti SM.1019, un notable desarrollo del viejo Cessna O-1 Bird Dog. Cerca de 80 ejemplares sirven en ocho Gruppi asignados a misiones de observación.

Unidades de vuelo de la Aeronautica Militare Italiana

Unidades de combate

Panavia Tornado

Unidad	*Base*
6.º Stormo:	
154º Gruppo	Ghedi

Aeritalia F-104S Starfighter

Unidad	*Base*
3º Stormo:	
28º, 132º Gruppi	Verona-Villafranca
4º Stormo:	
9º Gruppo	Grosseto
5º Stormo:	
23º, 102º Gruppi	Rimini-Miramare
9º Stormo:	
10º Gruppo	Grazzanise
36º Stormo:	
12º, 156º Gruppi	Giola del Colle
51º Stormo:	
22º, 155º Gruppi	Istrana/Treviso
53º Stormo:	
21º Gruppo	Cameri

Lockheed F-104S Starfighter

Unidad	*Base*
6º Stormo:	
154º Gruppo*	Ghedi

* en proceso de reequipamiento con Tornado

Fiat (Aeritalia) G91R

Unidad	*Base*
2º Stormo:	
14º, 103º Gruppi	Treviso-San Angelo
313º Gruppo	Rivalto

Fiat (Aeritalia) G91Y

Unidad	*Base*
8º Stormo:	
101º Gruppo	Cervia-San Giorgio
32º Stormo:	
13º Gruppo	Brindisi

Aeritalia G222RM

Unidad	*Base*
14º Stormo:	
8º, 71º Gruppi	Pratica di Mare

Aermacchi M.B.326RM

Unidad	*Base*
14º Stormo:	
8º, 71º Gruppi	Pratica di Mare

Aermacchi M.B.339

Unidad	*Base*
14ºStormo:	
8º, 71º Gruppi	Pratica di Mare

Piaggio PD-808

Unidad	*Base*
14º Stormo:	
8º, 71º Gruppi	Pratica di Mare

Unidades de transporte, salvamento y entrenamiento

Aeritalia G222

Unidad	*Base*
2º, 98º Gruppi	Pisa

Lockheed C-130 H

Unidad	*Base*
50º Gruppo	Grazzanise

McDonnell Douglas DC-9

Unidad	*Base*
306º Gruppo	Ciampino

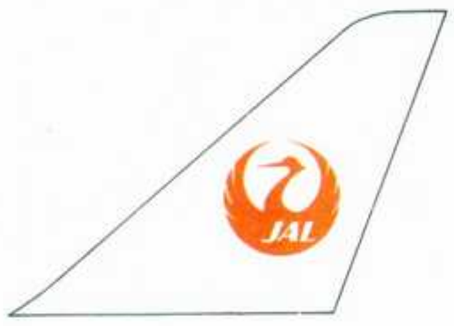
Agusta AS-61TS

Unidad	*Base*
92º Gruppo	Ciampino

Piaggio PD-808

Unidad	*Base*
306º Gruppo	Ciampino

Japan Air Lines



El Boeing Modelo 747, uno de los dos aviones de gran autonomía utilizados por JAL (foto Japan Air Lines).

En julio de 1923, Seibei Kawanishi, diseñador de aviones japonés, fundó la Japan Air Lines para establecer un servicio hasta el enclave veraniego de Beppu, en la isla de Kyushu. El 30 de octubre de 1928 significó una fecha muy importante para la historia de la compañía: en ese momento se fundó Nihon Kokuyuso Kabushiki Kaisha (NKKK) o Japan Air Transport Company, empresa financiada por el gobierno. En la primavera de 1928, NKKK participó activamente en la fusión de Tozou Teiki Kokukwai y JAL, para la creación de una línea aérea interior. En abril de 1938, International Airlines compró dos aviones correo Heinkel He 116. La nueva compañía fue reorganizada en agosto de 1939 para formar Greater Japan (Dai Nippon) Air Lines. En junio de 1940, GJAL comenzó a efectuar vuelos internacionales (de Tokyo a Bangkok) y se convirtió en ala de transporte de las fuerzas armadas japonesas hasta la rendición del país, en 1945.

El 1.º de agosto de 1951 Japanese Air Line renació, aunque esta vez financiada por capitales privados. En un principio se limitó a realizar vuelos interiores. Los dos primeros tipos de avión que operaron fueron el Martin 2-0-2 (el primero de ellos entregado el 25 de octubre de 1951, con el número de registro N94043) y el Douglas DC-4 (el primero entregado el 2 de octubre de 1951, con el número de registro JA6005). La línea aérea abrigaba grandes ambiciones, y el 18 de noviembre de 1952 encargó dos de Havilland Comet 2 (ninguno de los cuales le fue entregado). En octubre de 1953 la compañía fue reorganizada y recibió el nombre de Japan Air Lines (o NKKK). Poco después, JAL obtuvo tres Douglas DC-6A de Flying Tigers y de Slick Airlines (el primero de ellos, con el número de registro JA6201, el 24 de marzo de 1953). Después de ser modificados a un estándar de serie B, estos aviones comenzaron a realizar servicios a los EE UU.

El 19 de noviembre de 1955, Japan Air Lines encargó el Douglas DC-8-32. El primer ejemplar de este modelo le fue entregado el 16 de julio de 1960 (número de registro JA8001) y entró en servicio en la ruta Tokyo-San Francisco el 12 de agosto de 1960. El 7 de junio de ese año este mismo modelo inauguraba la primera ruta transpolar de JAL, con un vuelo a Londres vía Anchorage. El 4 de octubre de 1962 comenzó el primer servicio a Europa vía India y Oriente Medio, con Convair 880 (el primer ejemplar fue entregado el 21 de julio de 1961, con el número de registro JA8021). Una vez que se estableció el servicio con reactores, la compañía destinó sus aviones de motor de émbolo para cubrir los vuelos nacionales.

En una operación conjunta de JAL y Aeroflot, utilizando el Tupolev Tu-114 de las líneas aéreas soviéticas (que más tarde sería remplazado por el Ilyushin Il-62), el 17 de abril de 1967 se inauguró el primer vuelo de la historia entre Tokyo y Moscú. Posteriormente, Japan Air Lines utilizaría sus propios aviones para cubrir esta ruta. El primer aparato de fuselaje ancho de la compañía, un Boeing 747-146 con número de registro JA8101, le fue entregado el 22 de abril de 1970; le siguió el Douglas DC-10-40 (el primero el 9 de abril de 1976, con el número de registro JA8530).

Hoy, esta línea aérea está controlada en cerca del 60 % por intereses privados, y el resto por el gobierno japonés. JAL realiza servicios de carga y pasaje, tanto dentro de Japón como a numerosos países. Entre las filiales de JAL se encuentran Japan Asia Airways y South West Air Lines.

Flota actual de JAL

Boeing 727-46

N.º Reg.	*N.º Constr.*
JA8326	19283
JA8327	20078

Boeing 747-146

N.º Reg.	*N.º Constr.*
JA8101	19725
JA8102	19726
JA8103	19727
JA8112	20528
JA8115	20531
JA8116	20532
JA8128	21029
JA8142	22066
JA8143	22067

Boeing 747-146 (SCD)

N.º Reg.	*N.º Constr.*
JA8107	20332

Boeing 747-246B

N.º Reg.	*N.º Constr.*
JA8104	19823
JA8105	19824
JA8106	19825
JA8108	20333
JA8110	20504
JA8111	20505
JA8113	20529
JA8114	20530
JA8122	20924
JA8125	21030
JA8127	21031
JA8129	21678
JA8130	21679
JA8131	21680
JA8140	22064
JA8141	22065
JA8149	22478
JA8150	22479
JA8154	22745
JA8155	22746

Boeing 747-246F

N.º Reg.	*N.º Constr.*
JA8132	21681

Boeing 747-246F (SCD)

N.º Reg.	*N.º Constr.*
JA8123	21034
JA8144	22063
JA8151	22477

Boeing 747SR-46

N.º Reg.	*N.º Constr.*
JA8117	20781
JA8118	20782
JA8119	20783
JA8120	20784
JA8121	20924
JA8124	21032
JA8126	21033

Douglas DC-8-61

N.º Reg.	*N.º Constr.*
JA8042	46127
JA8045	46157
JA8046	46158
JA8047	46159
JA8048	46160
JA8049	45887
JA8057	45982
JA8058	45942
JA8059	45943
JA8060	45888

Douglas DC-8-62

N.º Reg.	*N.º Constr.*
JA8031	45953
JA8032	45954
JA8033	45955
JA8034	45956
JA8035	46023
JA8037	46024
JA8052	46153
JA8053	46161

Douglas DC-8-62AF

N.º Reg.	*N.º Constr.*
JA8036	46022
JA8044	46139
JA8055	46154
JA8056	46162

McDonnell Douglas DC-10-40

N.º Reg.	*N.º Constr.*
JA8530	46920
JA8531	46923
JA8532	46660
JA8533	46661
JA8534	46913
JA8535	46662
JA8536	46966
JA8537	46967
JA8538	46974
JA8539	47822
JA8540	47823
JA8541	47824
JA8542	47825
JA8543	47826
JA8544	47852
JA8545	47853
JA8546	47855
JA8547	47856
JA8548	47857

Japón

La defensa de las islas de Japón está encomendada a tres armas independientes: las Fuerzas Aéreas para la Autodefensa de Japón, las Fuerzas Marítimas para la Autodefensa de Japón y las Fuerzas Terrestres para la Autodefensa de Japón. Todas ellas utilizan aviones de diseño extranjero construidos bajo licencia, y también aparatos desarrollados en el propio país. Sucesivamente, todos los gobiernos japoneses de la posguerra han procurado adaptarse a la denominada «cláusula antibélica» de la Constitución de 1946, que les permite tan sólo el armamento imprescindible para la autodefensa; pero la fuerza creciente de un grupo de presión «armamentista» podría hacer variar esta política en los años venideros. Hasta ahora, la JASDF (Fuerzas Aéreas para la Autodefensa de Japón), tal como indica su nombre únicamente utiliza aviones «defensivos».

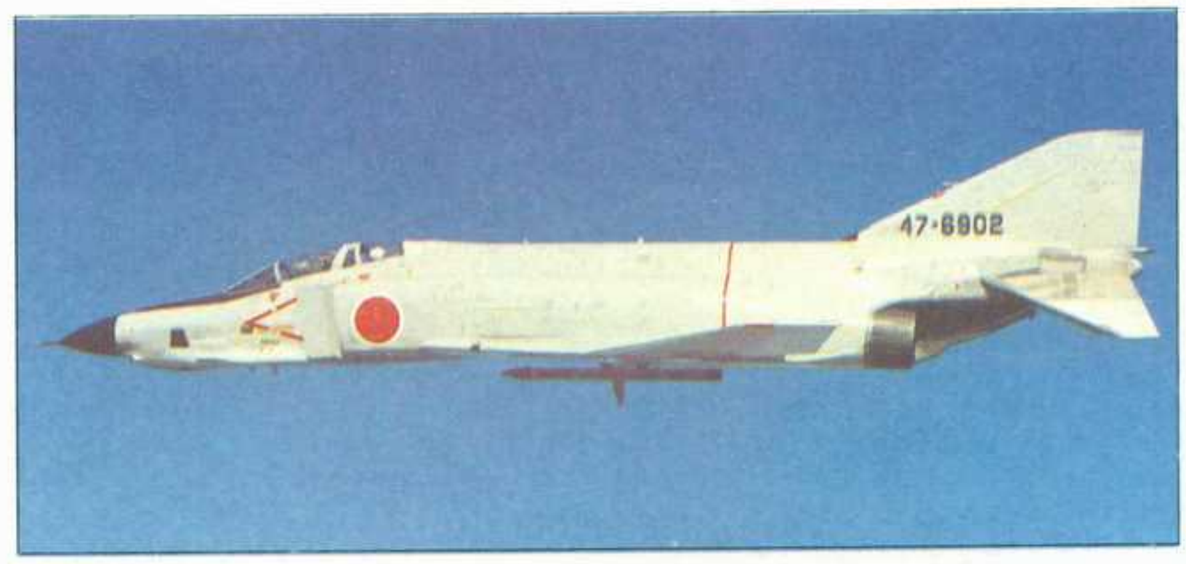
La JASDF dispone de unos 300 aviones de combate, la mayoría de los cuales son de procedencia norteamericana: 100 Lockheed F-104J Starfighter construidos bajo licencia, unos 140 McDonnell Douglas F-4EJ Phantom, también fabricados bajo licencia, y unos 60 cazas F-1 de apoyo cercano. Con el fin de sustituir a los Starfighter, las Fuerzas Aéreas han contratado 100 McDonnell Douglas F-15 Eagle, que a excepción de dos, serán construidos totalmente en Mitsubishi. Estos aviones entrarán en servicio en 1987, y junto a los Phantom tendrán un importantísimo papel en la interceptación aérea. Cuando en setiembre de 1976 buscó refugio en Japón un piloto soviético, a bordo de un Mikoyan-Gurevich MiG 25 «Foxbat», que alcanzó las costas japonesas sin ser detectado por los radares de tierra, se despertó la preocupación por dotar al país de unas instalaciones adecuadas de alarma previa. Con este propósito se cursó un pedido de cuatro aviones de alerta temprana Grumman E-2C Hawkeye; se prevé la próxima entrada en servicio de un total de 15 Hawkeye, que asegurarán la vigilancia de Japón, durante las veinticuatro horas del día.

Las Fuerzas Aéreas Japonesas, descontentas de las prestaciones y la baja capacidad de carga de su flota de transporte consistente en 31 Kawasaki C-1, ha pedido dos Lockheed C-130H Hercules, y espera comprar otros 12 en los próximos años, a medida que el presupuesto lo permita. El entrenamiento básico de los pilotos se realiza con aviones Fuji T-3, y para el entrenamiento avanzado se emplean Lockheed T-33 y Fuji-1.

Las Fuerzas Marítimas Japonesas utilizan helicópteros y aviones de ala fija en funciones de lucha antisubmarina, y búsqueda y rescate en el mar. Como las Fuerzas Aéreas, la Marina utiliza fundamentalmente modelos norteamericanos, entre los que destaca el Lockheed P-2 Neptune (11 ejemplares) y una versión japonesa del mismo aparato, conocida como Kawasaki P-2J (80 ejemplares) en la que se han introducido algunas modificaciones, como un fuselaje más largo y turbohélices en sustitución de los anteriores motores de pistón.

La creciente presencia de submarinos soviéticos en los mares de Japón ha motivado la necesidad de proceder a una urgente sustitución de los veteranos Neptune, y de nuevo Lockheed ha facilitado una plataforma de lucha antisubmarina mediante sus P-3C Orion. Se han pedido 45 unidades, que serán fabricadas por Kawasaki bajo licencia; su construcción se ha iniciado en 1981, y se prevé que la serie estará completa en 1988. Los Orion irán armados con misiles antibuque Harpoon y estarán asignados a los cuatro escuadrones que utilizan habitualmente los P-2J. En funciones antisubmarinas, la Marina dispone de más de 60 Sikorsky SH-3 Sea King embarcados, fabricados por Mitsubishi; en 1982 se ha previsto suplementarlos con las dos primeras unidades de un número aún incierto de Sikorsky SH-60B.

El arma aérea del Ejército japonés de Tierra dispone de unos 400 helicópteros para transporte, enlace y observación aérea, más una pequeña cantidad de aviones de ala fija en función de comunicaciones. Entre los helicópteros, el modelo más importante es el Hughes OH-6, construido por Kawasaki bajo licencia, de los que unos 150 ejemplares sirven en 18 escuadrones. Para el transporte de tropas, unos 70 aparatos Bell/Fuji UH-1H y un número similar de UH-1B sirven en 10 escuadrones. Dentro del 1.er Grupo de helicópteros hay 60 Kawasaki (Boeing-Vertol) KV-107-II, el tipo más difundido en el Ejército de Tierra; existen planes provisionales para sustituirlos por unos 40 Boeing CH-47 Chinook. La necesidad de disponer de una fuerza anticarro se cubrirá con la compra de 56 Bell AH-1S Cobra, que serán suministrados en los años próximos.



RF-4J Phantom de las Fuerzas Aéreas para la Autodefensa de Japón (foto McDonnell Douglas)

Fuerzas Aéreas para la Autodefensa de Japón

Unidades de combate

McDonnell Douglas F-15CJ/DJ

Unidad	*Base*
Ala de pruebas	Gifu

McDonnell Douglas F-4EJ Phantom

Unidad	*Base*
302 Esc.	Chitose
303, 306 Esc.	Komatsu
301, 305 Esc.	Hyakuri
304 Esc.	Tsuiki

McDonnell Douglas RF-4EJ Phantom

Unidad	*Base*
501 Esc.	Hyakuri

Lockheed F-104J Starfighter

Unidad	*Base*
202, 204 Esc.	Nyutabaru
203 Esc.	Chitose
205 Esc.	Komatsu
297 Esc.	Naha

Mitsubishi F-1

Unidad	*Base*
3,8 Esc.	Nisawa
6 Esc.	Tsuiki

Unidades de segunda línea

Kawasaki C-1A

Unidad	*Base*
401 Esc.	Kanaki
402 Esc.	Iruma
403 Esc.	Miho

NAMC YS-11C/E

Unidad	*Base*
Pruebas de vuelo	Iruma
Unidad ECM	Iruma

Mitsubishi MU-2

Unidad	*Base*
Pruebas de vuelo	Iruma

destacamentos de rescate en 10 bases

Boeing-Vertol KV-107

Unidad	*Base*

destacamentos de rescate en 10 bases

Sikorsky S-62A

Unidad	*Base*

destacamentos de rescate en 10 bases

Lockheed T-33A

Unidad	*Base*

asignados a distintas unidades

Fuji T-1A/B

Unidad	*Base*
13 Ala	Ashiya

Mitsubishi T-2

Unidad	*Base*
21, 22 Esc.	Matsushima

Fuji T-3

Unidad	*Base*
11 Ala	Schizuhama
12 Ala	Bofu-Kita

Marina Japonesa

Unidades de combate

Kawasaki P-2J

Unidad	*Base*
1 Esc., Grupo	Kanoya
2 Esc., 2 Grupo	Hachinoe
3 Esc., 4 Grupo	Atsugi
5 Grupo	Naha
51 Esc., 205 Esc.	Shimofusa
203 Esc.	Kanoya

Lockheed P2-V Neptune

Unidad	*Base*
4 Esc., 2 Grupo	Hachinoe
51 Esc.	Shimotusa

Grumman S-2F Tracker

Unidad	*Base*
11 Esc., 1 Grupo	Kanoya

Grumman S-2A Tracker

Unidad	*Base*
14 Esc., 4 Grupo	Atsugi

Shin Meiwa PS-1

Unidad	*Base*
31 Esc., 31 Grupo	Iwakuni
61 Esc.	Atsugi

Sikorsky SH-3A/B

Unidad	*Base*
101 Esc., 121 Esc.	
21 Grupo	Tateyama
122 Esc.	Ohmura

Unidades de segunda línea

Shin Meiwa US-1

Unidad	*Base*
71 Esc., 31 Grupo	Iwakuni

Sikorsky S-61A

Unidad	*Base*
destacamentos de rescate	Kanoya Hachinoe

Sikorsky S-62

Unidad	*Base*
destacamentos de rescate	Atsugi, Ozuki, Tokushima

NAMC YS-11M

Unidad	*Base*
61 Esc.	Atsugi

NAMC YS-11T

Unidad	*Base*
205 Esc.	Shimofusa

Boeing Vertol KV-107-11

Unidad	*Base*
111 Esc.	Shimofusa

Fuji KM-2

Unidad	*Base*
201 Esc.	Ozuki

Beech Queen Air/King Air

Unidad	*Base*
202 Esc.	Tokushima

Hughes OH-6J

Unidad	*Base*
211 Esc.	Kanoya

JAT

Entre los aviones occidentales utilizados por JAT se encuentra este Boeing 727-2H9 matriculado YU-AKG, que ha sido fotografiado en plena aproximación al aeropuerto londinense de Heathrow (foto Austin J. Brown).

El 1 de abril de 1947, un Douglas DC-3 matriculado YU-ABG llevó a cabo el primer servicio de la compañía JAT. Los orígenes de esta aerolínea se remontan a noviembre de 1945, cuando el ala de transporte de las Fuerzas Aéreas de Yugoslavia inició servicios de pasaje con aviones Junkers Ju 52/3m. Más tarde, en 1947 los gobiernos soviético y yugoslavo constituyeron la Jugoslavensksa Sovjet Transport Aviacija (JUSTA). Esta aerolínea operó vuelos domésticos e internacionales con aparatos Lisunov LI-2. En 1948, Yugoslavia rompió sus vínculos con la URSS, JUSTA y JAT suspendieron sus operaciones y sólo la segunda las remprendió, a finales de ese año.

Para mejorar su parque se adquirieron tres Convair CV-340, de los que el primero, matriculado YU-ADA, fue recibido el 25 de marzo de 1954. Con este nuevo tipo, la compañía amplió su servicio de Frankfurt hasta Londres. En 1957 entraron en servicio seis Ilyushin Il-14M para complementar a los Convair y DC-3; por entonces, JAT utilizaba 22 aparatos, de los que 13 eran DC-3.

Para ampliar la red regular y los servicios *charter* se adquirieron dos Douglas DC-6B, el primero de los cuales se recibió el 24 de noviembre de 1957 con la matrícula YU-AFA y el segundo al cabo de tres días. Este segundo avión era, además, el último DC-6 salido de las cadenas de montaje.

En febrero de 1962 se encargaron tres Sud-Aviation Caravelle VIN para sustituir a los Convair y DC-6B en las rutas de la compañía a Atenas, Frankfurt, Londres, París y Roma. El primer Caravelle (matriculado YU-AHA y bautizado *Dubrovnik*) fue entregado el 11 de enero de 1963. Con este nuevo reactor, la compañía tuvo que buscar nuevos servicios para aprovechar la superior capacidad ofrecida por el avión. A tal fin se inauguraron las rutas a Copenhague y Varsovia, y en 1965 la segunda fue ampliada hasta Moscú.

En previsión de futuras expansiones, JAT consideró la adquisición del Boeing 737 o del Douglas DC-9-30 como remplazo del Caravelle, y finalmente eligió al segundo. En 1969 entró en servicio un aparato de ese tipo, alquilado de Alitalia. Con la recepción de sus propios aviones en 1970, JAT pudo relegar a los Caravelle a los servicios domésticos, lo que permitió, además, dar definitivamente de baja a los últimos Convair y DC-3. El 24 de mayo de ese mismo año, la compañía recibió (en alquiler) su primer Boeing 707-321, matriculado YU-AGA. Este aparato sirvió en principio vuelos *charter* a Belgrado y Londres, pero más tarde fue dedicado a los más rentables de Estados Unidos y Australia. Actualmente, en algunos servicios domésticos se emplean tres Cessna 402B; su operadora es Avio Taxi, una división de JAT formada a principios de los setenta. Para mejorar la expansión del sector turístico yugoslavo, JAT encargó seis Boeing 727-2H9, de los que el primero (YU-AKA) se recibió el 7 de junio de 1974. Hoy día, JAT posee nueve aparatos de este tipo, utilizados junto a los DC-9 en la red de corto alcance. En las rutas de largo alcance se emplean cuatro Boeing 707 y dos McDonnell Douglas DC-10-30; el primer DC-10 fue recibido el 8 de diciembre de 1978 y matriculado YU-AMA.

Actualmente, JAT y Avio Taxi realizan servicios de pasaje y carga a 16 destinos de la red interior y a unas 40 ciudades repartidas por Europa, norte de África, Oriente Medio y América del Norte. La división *charter*, Air Jugoslavia, alquila aviones de las compañías hermanas cuando es necesario. Una división agrícola utiliza varios tipos de aparatos, principalmente Ag-Cat, Z.37 Cmelak y Antonov An-2.

La flota de aviones McDonnell Douglas DC-9-32 de JAT es básicamente utilizada en las rutas que cubren el continente europeo y en la red doméstica yugoslava (foto Austin J. Brown).

Flota actual de JAT

Boeing 707-340C

N.º Reg.	*N.º Constr.*
YU-AGE	19284
YU-AGG	19285

Boeing 707-351C

N.º Reg.	*N.º Constr.*
YU-AGI	19210
YU-AGJ	19411

Boeing 727-2H9

N.º Reg.	*N.º Constr.*
YU-AKA	20930
YU-AKB	20931
YU-AKE	21037
YU-AKF	21038
YU-AKG	21039
YU-AKI	22393
YU-AKJ	22394
YU-AKK	22665
YU-AKL	22666

Cessna 402B

N.º Reg.	*N.º Constr.*
YU-BII	402B-0352
YU-BIJ	402B-0327
YU-BIX	402B-0593

(utilizados por Avio Taxi)

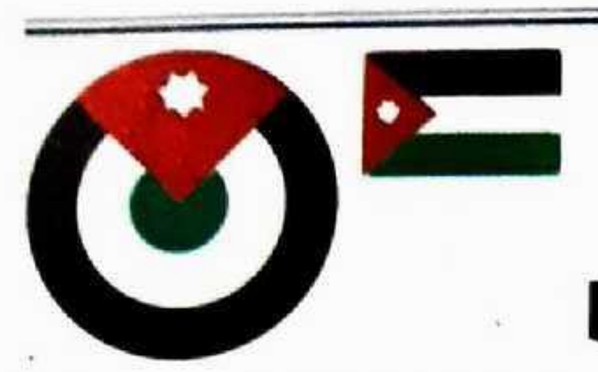
McDonnell Douglas DC-9-32

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
YU-AHL	47425	Tivat
YU-AHM	47469	
YU-AHN	47470	
YU-AHO	47472	
YU-AHP	47473	
YU-AHU	47532	
YU-AHV	47460	
YU-AJH	47562	
YU-AJI	47563	
YU-AJJ	47567	
YU-AJK	47568	
YU-AJL	47571	
YU-AJM	47582	

McDonnell Douglas DC-10-30

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
YU-AMA	46981	Nikola Tesla
YU-AMB	46988	Edvard Rusijan

Flota suministrada por Editions JP



Jordania

En las guerras de Oriente Medio de los años sesenta y setenta, el reino hachemita de Jordania fue la más estable y respetada de las naciones árabes implicadas. Con los limitados recursos de que disponían, las Fuerzas Armadas de Jordania combatieron con decisión en 1967 contra un enemigo infinitamente superior, Israel, pero la violencia de la lucha y la práctica desaparición de la aviación militar jordana dieron como resultado que Israel capturara la orilla occidental del río Jordán, una situación contenciosa que todavía no se ha resuelto.

Bajo la égida del rey Hussein, Jordania dispone de una reducida pero eficaz arma aérea, la Al Quwwat Aljawwiya Almalakiya Alurduniya o Real Fuerza Aérea de Jordania. Reconstruida tras la debacle de 1967, la RFAJ está equipada con aviones adquiridos exclusivamente en fuentes occidentales, lo que contrasta fuertemente con el material de sus vecinos árabes, procedente en gran parte de la Unión Soviética. El rey Hussein se ha opuesto reiteradamente a las ofertas realizadas por el Kremlin, pero en una ocasión aceptó (no muy complacido) que, en vez de misiles norteamericanos, El Ejército jordano recibiese varias baterías móviles de misiles superficie-aire SA-8 «Gecko» de fabricación soviética.

Numéricamente, la espina dorsal del elemento de combate de la RFAJ está formada por 50 Northrop F-5E y siete entrenadores de combate F-5F. Las entregas de éstos comenzaron en 1975 para remplazar 30 viejos F-5A/B; la mayoría de ellos han sido transferidos a Grecia y sólo queda un escuadrón jordano equipado con estos modelos. El otro avión de combate es el Dassault-Breguet Mirage F.1, del que 36 ejemplares están destinados a misiones de interceptación y ataque al suelo. Encargados a Francia en junio de 1979, estos aviones equipan dos unidades en Azraq, al este de Ammán, pero operan también desde varias pistas diseminadas por el país a fin de prevenir su destrucción en caso de que su base principal pueda ser atacada por sorpresa. Las unidades de combate jordanas están integradas en un sistema de defensa aérea suministrado por Estados Unidos, que incluye radares, 14 baterías de misiles superficie-aire Improved HAWK y cien cañones Vulcan de 20 mm.

El único escuadrón de transporte, el 3.°, utiliza Lockheed Hercules y los tres CASA C-212 Aviocar supervivientes de los cuatro recibidos a mediados de los años setenta. Además de cuatro C-130H, esta unidad dispone de dos C-130B que habían pertenecido antes a la USAF. Un escuadrón similar, estacionado también en Ammán, está equipado exclusivamente con helicópteros: seis Aérospatiale Alouette III y la mayoría de los 18 Sikorsky S-76 encargados en 1980 para cometidos utilitarios, de evacuación de bajas y enlace. La Patrulla Real de Ammán tiene también algunos S-76 con interiores VIP; estos aparatos operan junto a un Boeing 727, tres Dassault-Breguet Falcon 50, un de Havilland Dove y un Rockwell Sabreliner. El rey, un consumado piloto, toma los mandos de alguno de estos aviones en sus visitas de estado.

El entrenamiento de la RFAJ está basado en los esquemas propios de la RAF y los jordanos están considerados entre los mejores pilotos árabes. La enseñanza básica se realiza en una veintena de BAe Bulldog. Los alumnos pasan después a los 13 Cessna T-37C del 6.° Escuadrón, que van a ser remplazados por 16 CASA C-101 Aviojet adquiridos a España en julio de 1985, antes de iniciar la conversión a aviones de combate en los F-5A/B del 2.° Escuadrón.

Los vendedores franceses se han anotado importantes éxitos en las fuerzas aéreas de Oriente Medio; una de éstas es la de Jordania. Este F.1C pertenece al 1.er Escuadrón.

La familia Northrop F-5 ostenta la mayoría numérica en el arsenal de la RFAJ. El biplaza F-5F de la fotografía sirve en el 11.° Escuadrón.

Unidades de vuelo de la Real Fuerza Aérea de Jordania

Dassault-Breguet Mirage F.1B/C/EQ

Unidad	*Base*
Escuadrones 1 y 25	Mwaffaq Salti Azraq

Northrop F-5E/F Tiger II

Unidad	*Base*
Escuadrones 9, 11 y 17	Principe Hassan Mwaffaq Salti Azraq

Northrop F-5A/B

Unidad	*Base*
Escuadrón 2	Rey Hussein Mafraq

Lockheed C-130B/H;CASA C-212 Aviocar

Unidad	*Base*
Escuadrón 3	Marqua Ammán

Sikorsky S-76; Aérospatiale Alouette III

Unidad	*Base*
Escuadrón 7	Marqua Ammán

Hughes 500D; BAe (Scottish Aviation) Bulldog 120

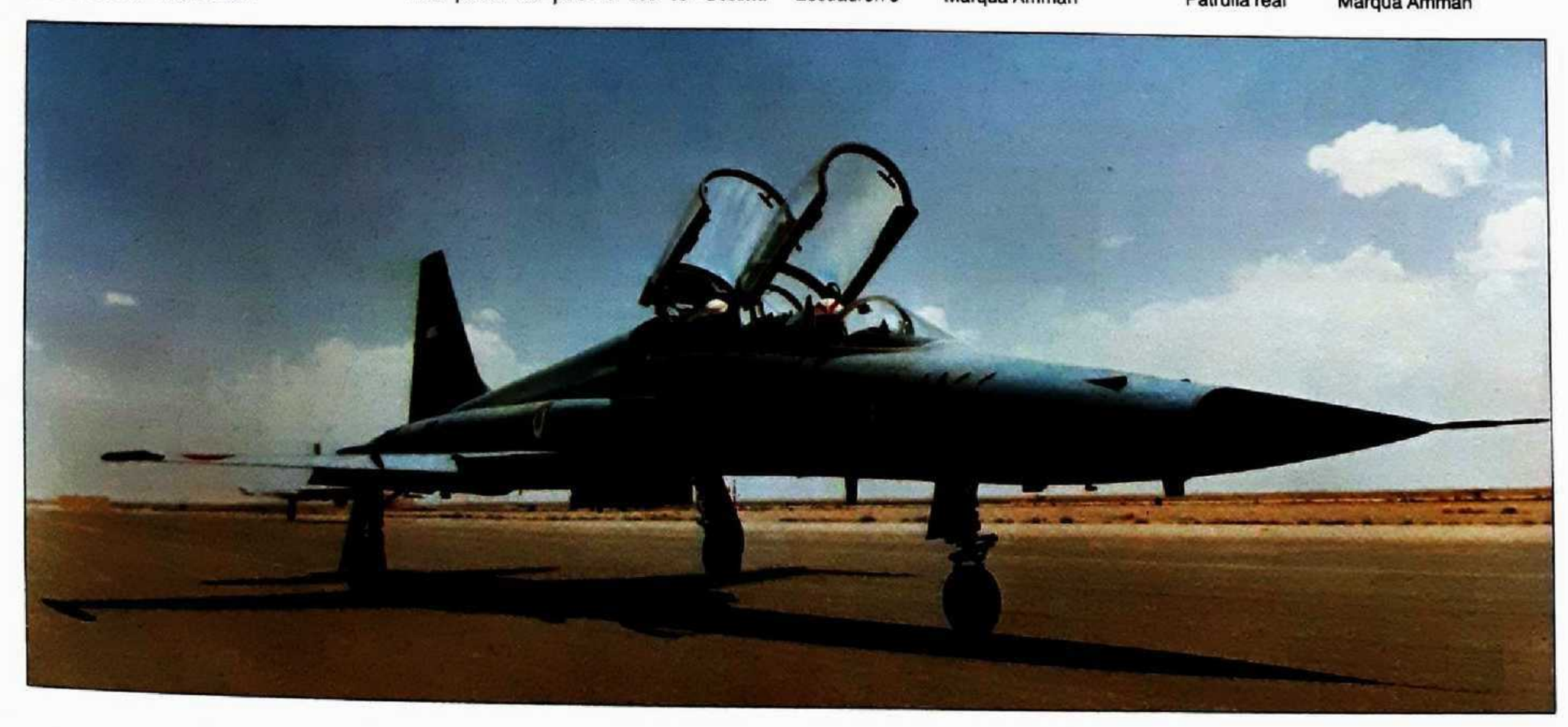
Unidad	*Base*
Escuadrones 4 y 5	Rey Hussein Mafraq

Cessna T-37C/CASA C-101 Aviojet

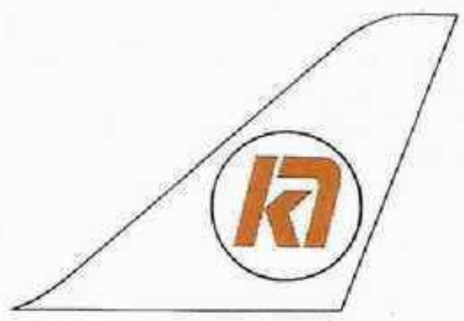
Unidad	*Base*
Escuadrón 6	Rey Hussein Mafraq

Boeing 727; Dassault-Breguet Falcon 50; Rockwell Sabreliner 75; de Havilland Dove; Sikorsky S-76

Unidad	*Base*
Patrulla real	Marqua Ammán



Kenya Airways



Debido al empeoramiento de las relaciones entre Kenia, Tanzania y Uganda, la aerolínea tripartita East African Airways dejó de operar en enero de 1977. El 22 de enero de ese mismo año, el gobierno keniata constituyó Kenya Airways. Dos Boeing 707-321 (G-AYBJ y G-AYXR) fueron alquilados de British Midland Airways y las operaciones recomenzaron, entre Nairobi y Londres, el 4 de febrero de 1977, utilizando el G-AYXR.

Tras la inauguración de la ruta a Londres comenzaron los servicios domésticos y regionales, mediante dos Fokker F.27 y un único Douglas DC-9; esos tres aviones se adquirieron el 15 de febrero de 1977 a la compañía originaria, East Airways.

Para reemplazar a los Boeing 707 arrendados de BMA, Kenya Airways adquirió a Northwest Orient Airlines tres Boeing 707-351B. El primero de ellos (5Y-BBI) se recibió el 8 de setiembre de 1977, seguido de los otros dos en octubre y noviembre de 1977. En mayo de 1978 se adquirió un Boeing 720. Desde entonces, la flota de Kenya Airways no ha variado y siguen operando tres Boeing 707, un Boeing 720, un Douglas DC-9 y dos Fokker F.27.

Desde su central en Nairobi, Kenya Airways cubre cinco destinos en Europa (Atenas, Frankfurt, Londres, París y Roma), nueve ciudades en África y algunos servicios a Dubai, Jeddah y Bombay. Las rutas interiores enlazan con Kisumu, Malindi y Mombasa.

El Boeing 707 5Y-BBJ tras aterrizar en el aeropuerto de Heathrow.

Flota de Kenya Airways

Boeing 707-351B

N.º Reg.	*N.º Constr.*
5Y-BBI	19634
5Y-BBJ	19633
5Y-BBk	19872

Boeing 720-047B

N.º Reg.	*N.º Constr.*
5Y-BBX	18588

Douglas DC-9-32

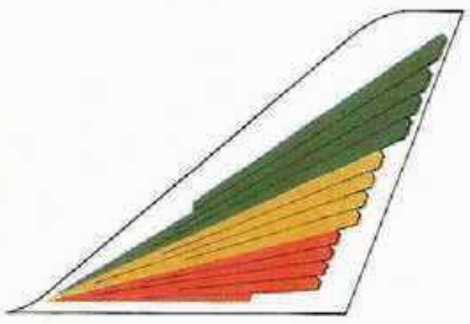
N.º Reg.	*N.º Constr.*
5Y-BBR	47478

Fokker F.27-200

N.º Reg.	*N.º Constr.*
5Y-AAB	10211
5Y-BBS	10213

Flota suministrada por Editions JP

Ethiopian Airlines



Ethiopian Airlines fue creada por un decreto firmado por el emperador Haile Selassie el 26 de diciembre de 1945, confiando en la asistencia técnica de Trans World Airlines. Las operaciones con los cinco Douglas C-47 (de ET-T-1 a ET-T-5) comenzaron en la red interior y en la internacional el 8 de abril de 1946. El 5 de diciembre, la aerolínea recibió su primer Convair CV-240 (ET-T-20) y, tras recibir el segundo días después, inauguró sus servicios internacionales a Atenas, Nairobi, Adén y Jeddah.

En junio de 1957, Ethiopian Airlines utilizó temporalmente un Lockheed L-749A Constellation (ET-T-35), que entró en servicio enlazando con los países vecinos el 10 de junio de 1957 y que fue retirado al cabo de un mes exacto. En 1958 Ethiopian Airlines se centró en la ampliación de su red de cobertura internacional a fin de comenzar a cubrir también Europa. Para ello adquirió tres Douglas DC-6B de primera mano, de los que el primero (ET-T-25) se recibió el 30 de abril de 1958. Los servicios a Frankfurt comenzaron en junio de ese mismo año. Hacia setiembre de 1960 se cubrían seis destinos europeos, de los que tres terminaban en Frankfurt.

El 8 de noviembre de 1960 se inauguró un servicio entre Addis Abeba y Accra, que en tiempos había realizado Imperial Airways; era ésta la primera ocasión que una aerolínea africana volaba a través del continente africano en dirección este-oeste.

En julio de 1960 se encargaron dos Boeing 720-060B que, tras una serie de retrasos provocados por las obras de modernización del aeropuerto de Addis Abeba, se recibieron en noviembre de 1962, con las matrículas ET-AAG y ET-AAH.

El 23 de febrero de 1973, Ethiopian Airlines se convertía en la primera compañía aérea africana que volaba a China, al inaugurarse un servicio que, vía Bombay, terminaba en Shanghai. A finales de los años setenta se adquirieron dos Boeing 727-260, de los que el primero se recibió el 18 de setiembre de 1979. Estos aparatos pasaron a servir en las rutas cubiertas hasta la fecha por los DC-6. Actualmente, Ethiopian Airlines utiliza por lo menos 17 Douglas DC-3 en las rutas interiores y regionales, pero está previsto que a medio plazo esos aviones sean gradualmente remplazados por seis DHC-6 Twin Otter y dos DHC-7 alquilados de Alyemda Airlines.

El 23 de mayo de 1984 la aerolínea recibió su primer Boeing 767-260, convirtiéndose en la primera africana que utilizaba esta nuevo bimotor de fuselaje ancho. En el transcurso de 1975, la flota de Boeing 720 se reducirá a dos aparatos para ser completamente sustituida en 1986, tras 24 años de servicio con la compañía.

Flota actual de Ethiopian Airlines

Boeing 707-379C

N.º Reg.	*N.º Constr.*
ET-ACQ	19820

Boeing 720-024B

N.º Reg.	*N.º Constr.*
ET-AFA	18418
ET-AFB	18419
ET-AFK	18417

Boeing 720-060B

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
ET-AAH	18455	White Nile
ET-ABP	18977	

Boeing 727-260

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
ET-AHK	22759	
ET-AHL	21978	Yekatit
ET-AHM	21979	Karamara

Boeing 767-260

N.º Reg.	*N.º Constr.*
ET-AIE	23106
ET-AIE	23107

de Havilland Canada DHC-5D

N.º Reg.	*N.º Constr.*
ET-AHI	101
ET-AHJ	102

Douglas C-47 y DC-3

N.º Reg.	*N.º Constr.*
ET-ABY	12205
ET-AGH	9501
ET-AGI	19006
ET-AGO	26732
ET-AGT	25288
ET-AHG	18914
ET-AHQ	4607
ET-AIA	42969
ET-AIB	9628

Douglas DC-6A

N.º Reg.	*N.º Constr.*
ET-AGY	45500

Piper PA-34-220T Seneca III

N.º Reg.	*N.º Constr.*
ET-AIG	34-8333063
ET-AIH	34-8333062

Piper PA-23-250 Turbo Aztec F

N.º Reg.	*N.º Constr.*
ET-AHH	27-7954121

de Havilland DHC-6 Twin Otter
cinco recibidos en 1984

Flota suministrada por Editions JP

Uno de los dos Boeing 767-260 de Ethiopian Airlines.

KLM

La Koninklijke Luchvaart Maatschappij NV, fundada en los Países Bajos el 7 de octubre de 1919 por instituciones bancarias y comerciales, realizó su primer servicio el 17 de mayo de 1920, entre Amsterdam y Londres, empleando un de Havilland D.H.16. En los años siguientes inauguró nuevas rutas a Bélgica, Dinamarca, Francia, Alemania y Suiza, para lo que utilizó principalmente aviones Fokker F.III, Fokker F.VII y Fokker F.VIIB/3m. El 1.º de octubre de 1931 inauguró una ruta muy aventurada de Amsterdam a Yakarta. La KLM fundó dos compañías subsidiarias: una en las Indias Orientales, que se inició en octubre de 1928 como la KNILM, y conocida posteriormente como Garuda al conseguir su independencia Indonesia; y la otra en las Indias Occidentales, con base en Curaçao, que inició sus operaciones el 19 de enero de 1935 a través de rutas a las Barbados, Colombia, las Guayanas, Trinidad y Venezuela. Estas últimas rutas, además de otros vuelos a Cuba y Miami, siguieron en servicio a lo largo de la II Guerra Mundial, cuando se suspendieron las restantes rutas de la compañía.

La KLM volvió a iniciar sus vuelos europeos el 17 de enero de 1945, y en 1946 inauguró nuevas rutas desde Amsterdam hasta Nueva York, Curaçao y Brasil. Para poder hacerse cargo de la amplia red que había organizado entre 1946 y 1953, la KLM se reequipó con aviones de línea más modernos, en particular con los Douglas DC-6, Lockheed Constellation y Convair CV-240/340. En abril de 1957 llevó a cabo una nueva modernización de la flota introduciendo el Douglas DC-7C, empleado en la ruta sobre el Polo entre Amsterdam y Tokyo. También en 1957 (el 6 de junio) fue entregado el primer Vickers Viscount 803 para uso en la red europea: el Lockheed L-188 Electra entró en servicio en la KLM el 15 de diciembre de 1959, principalmente en las rutas orientales y del Oriente Medio.

El primer reactor de línea de la KLM fue el Douglas DC-8, que empezó a operar en la ruta de Amsterdam a Nueva York el 16 de abril de 1960. Como muchos otros usuarios, KLM adquirió el Boeing 747-206B, de fuselaje ancho, cuya primera unidad se entregó el 16 de enero de 1971. Actualmente la flota intercontinental de la KLM se compone principalmente de Boeing 747 y McDonnell Douglas DC-10-30. La flota de radio corto está compuesta únicamente por McDonnell Douglas DC-9, que sustituyeron, a partir de 1966, a los Viscount y Electra. En el futuro la compañía espera introducir en su red europea el Airbus Industrie A310.

El gobierno neerlandés posee actualmente un 7,5 % de las acciones de la compañía, y el resto está en manos de accionistas particulares. La KLM posee actualmente cuatro empresas subsidiarias de su entera propiedad: KLM Aerocarto, NLM City Hopper, KLM Air Charter y KLM Helikopters. La compañía posee también el 25 % de las líneas aéreas Martinair Holland.

La flota de KLM comprende 12 McDonnell Douglas DC-8, 8 DC-10 y 20 DC-9, incluido el DC-9-32 ilustrado, uno de los 11 de este subtipo actualmente en servicio (foto KLM).

Flota actual de KLM

Airbus Industrie A310-202
Bajo pedido
10 aviones (PH-AGA a PH-AGI, y PH-AGK)

Boeing 747-206B

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
PH-BUA	19922	The Mississippi
PH-BUB	19923	The Danube
PH-BUD	19924	The Amazon
PH-BUD	20398	The Nile
PH-BUE	20399	Río de la Plata
PH-BUG	20427	The Orinoco
PH-BUO	21848	The Missouri
N1295E	22376	The Ganges
N1298E	22379	The Indus

Boeing 747-206B (SCD)

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
PH-BUH	21110	Dr Albert Plesman
PH-BUI	21111	Wilbur Wright
PH-BUK	21549	Louis Blériot
PH-BUL	21550	Charles E. Lindbergh
PH-BUM	21659	Sir Charles E. Kingsford Smith
PH-BUN	21660	Anthony H. G. Fokker
N1309E	22380	Admiral Richard E. Byrd

McDonnell Douglas DC-8-55

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
PH-DCT	45691	Baron Pierre de Coubertin

McDonnell Douglas DC-8-63

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
PH-DEA	45903	Amerigo Vespucci
PH-DEB	45901	Christophoros Columbus
PH-DEC	45999	Marco Polo
PH-DED	46000	Leifur Eriksson
PH-DEE	46019	Abel Tasman
PH-DEF	46080	Henry Hudson
PH-DEG	46092	Jan Van Riebeck
PH-DEH	46075	Vasco da Gama
PH-DEK	46121	David Livingstone
PH-DEL	46122	Fernao de Magalhaes
PH-DEM*	46141	25 November

*alquilado a Surinam Airways

McDonnell Douglas DC-9-15

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
PH-DNB	45719	City of Brussels
PH-DNC	45720	City of Luxembourg

McDonnell Douglas DC-9-32

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
PH-DNG	47102	City of Rotterdam
PH-DNH	47131	City of Zurich
PH-DNI	47132	City of Istanbul
PH-DNK	47133	City of Copenhagen
PH-DNL	47190	City of London
PH-DNS	47168	City of Arnhem
PH-DNT	47169	City of Lisbon
PH-DNV	47170	City of Warsaw
PH-DNW	47201	City of Moscow
PH-DOA	48132	City of Utrecht
PH-DOB	48133	City of Santa Monica

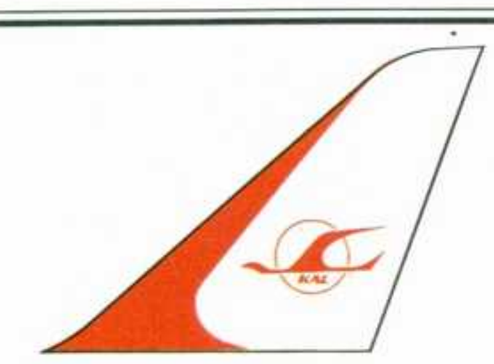
McDonnell Douglas DC-9-32RC

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
PH-DNM	47191	City of Madrid
PH-DNN	47192	City of Vienna
PH-DNO	47193	City of Oslo
PH-DNP	47994	City of Athens
PH-DNR	47279	City of Stockholm
PH-DNY	47462	City of Paris
PH-DNZ	47476	City of Rome

McDonnell Douglas DC-10-30

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
PH-DTA	46550	Johann Sebastian Bach
PH-DTB	46551	Ludwig Van Beethoven
PH-DTC	46552	Frederik Chopin
PH-DTD	46553	Maurice Ravel
PH-DTE	46554	Wolfgang Amadeus Mozart
PH-DTI*	46933	
PH-DTK*	46814	
PH-DTL	46952	Edvard Hagerup Grieg

*alquilado a Philippine Air Lines



Korean Air Lines

El HL7316, uno de los cuatro DC-10-30 utilizados por Korean Air Lines, carretea sobre el asfalto del aeropuerto de Zürich, Suiza, en un día de verano de 1982 (foto Austin J. Brown).

Korean National Airlines, denominación original de la compañía, fue fundada en 1947 para la realización de vuelos interiores, en los que inicialmente se utilizaron Stinson Voyager y diez Douglas DC-3. Todas las operaciones fueron suspendidas durante la guerra de Corea. Poco después de la reconstitución de la compañía tuvo lugar el primer vuelo internacional, entre Iwakuni y Tokyo, llevado a cabo por un Douglas DC-4 alquilado de Civil Air Transport. El primer DC-4 propiedad de la compañía fue matriculado HL108 y había sido adquirido en octubre de 1953.

En agosto de 1959, se adquirió un Lockheed L-749A Constellation (matriculado HL102) para las rutas internacionales. En junio de 1962, el gobierno coreano reorganizó la compañía y decidió la adopción del nombre que actualmente ostenta. En la segunda mitad de los sesenta se compraron dos Lockheed L-1049H Super Constellation. Estos aviones fueron utilizados en vuelos *charter* y para los tres servicios semanales (ampliados posteriormente a cinco) entre Seúl y Osaka. Los Super Constellation fueron sustituidos en 1967 en esa ruta por los Douglas DC-9-32, de los que el primer ejemplar (matriculado HL7201) fue recibido el 19 de julio de ese año.

Mientras tanto, en 1963 se había modernizado la red de cobertura doméstica mediante la introducción de un turbohélice Fokker F.27 Mk 200 Friendship, suministrado el 20 de diciembre y matriculado HL5201. Posteriores mejoras de la flota internacional de la compañía consistieron en la introducción, el 29 de setiembre de 1969, del primer Boeing 720-025, seguido el 6 de agosto de 1971 por el primer Boeing 707-3B5C, que recibió la matrícula HL7406. En marzo de 1969, el gobierno coreano vendió sus intereses en el negocio al Har-Jin Transportation Group, por lo que desde esa fecha la compañía está administrada desde esferas privadas.

El 13 de julio de 1972, Koren Air Lines alquiló su primer Boeing 727-100, matriculado HL7307. El primer aparato de fuselaje ancho en entrar en servicio con KAL fue el Boeing 747-2B5B, matriculado HL7410, el 1 de mayo de 1973. Este aparato fue seguido el 9 de febrero de 1975 por un McDonnell Douglas DC-10-30 (matriculado HL7315) y por el primer Airbus Industrie A300B4-2C, el 1 de agosto del mismo año, matriculado HL7218.

Equipada con tres tipos de fuselaje ancho, la compañía estaba en condiciones de expandir sus rutas de pasaje y carga, de manera que en la actualidad cubre numerosos destinos en el Extremo Oriente, Asia, Oriente Medio, Europa y Estados Unidos.

Flota actual de Korean Air Lines

Airbus Industrie A300B4-2C

N.º Reg.	*N.º Constr.*
HL7218	014
HL7219	016
HL7220	018
HL7221	024
HL7223	028
HL7224	030
HL7238	031
HL7246	081

Boeing 707-3B5C

N.º Reg.	*N.º Constr.*
HL7406	20522

Boeing 707-321B

N.º Reg.	*N.º Constr.*
HL7435	19366

Boeing 707-321C

N.º Reg.	*N.º Constr.*
HL7427	19372
HL7431	19369

Boeing 707-338C

N.º Reg.	*N.º Constr.*
HL7432	19626
HL7433	19628

Boeing 707-373C

N.º Reg.	*N.º Constr.*
HL7425	19716

Boeing 727-22

N.º Reg.	*N.º Constr.*
HL7337	18323

Boeing 727-281

N.º Reg.	*N.º Constr.*
HL7348	20435
HL7349	20468
HL7350	20469
HL7355	20466

Boeing 747-2B5B

N.º Reg.	*N.º Constr.*
HL7443	21772
HL7454	22482
HL7458	22485
HL7463	20770
HL7464	20771

Bajo pedido
otros dos aparatos

Boeing 747-2B5F(SCD)

N.º Reg.	*N.º Constr.*
HL7451	22480
HL7452	22481
HL7459	22486

Bajo pedido
uno, n.º 22488

Boeing 747SP-B5

N.º Reg.	*N.º Constr.*
HL7456	22483
HL7457	22848

Boeing 747-230B

N.º Reg.	*N.º Constr.*
HL7440*	20372
HL7442	20559
HL7447	20493

* derribado el 1.9.83

Boeing 747-230F

N.º Reg.	*N.º Constr.*
HL7441	20373

CASA C-212 Aviocar

N.º Reg.	*N.º Constr.*
HL5253	125

Cessna Citation I

N.º Reg.	*N.º Constr.*
HL7226	500-0924

Dassault-Breguet Falcon 20F

N.º Reg.	*N.º Constr.*
HL7234	370

Fokker F.27 Mk 500 Friendship

N.º Reg.	*N.º Constr.*
HL5211	10427

Fokker F.27 Mk 600 Friendship

N.º Reg.	*N.º Constr.*
HL5262	10316

McDonnell Douglas DC-10-30

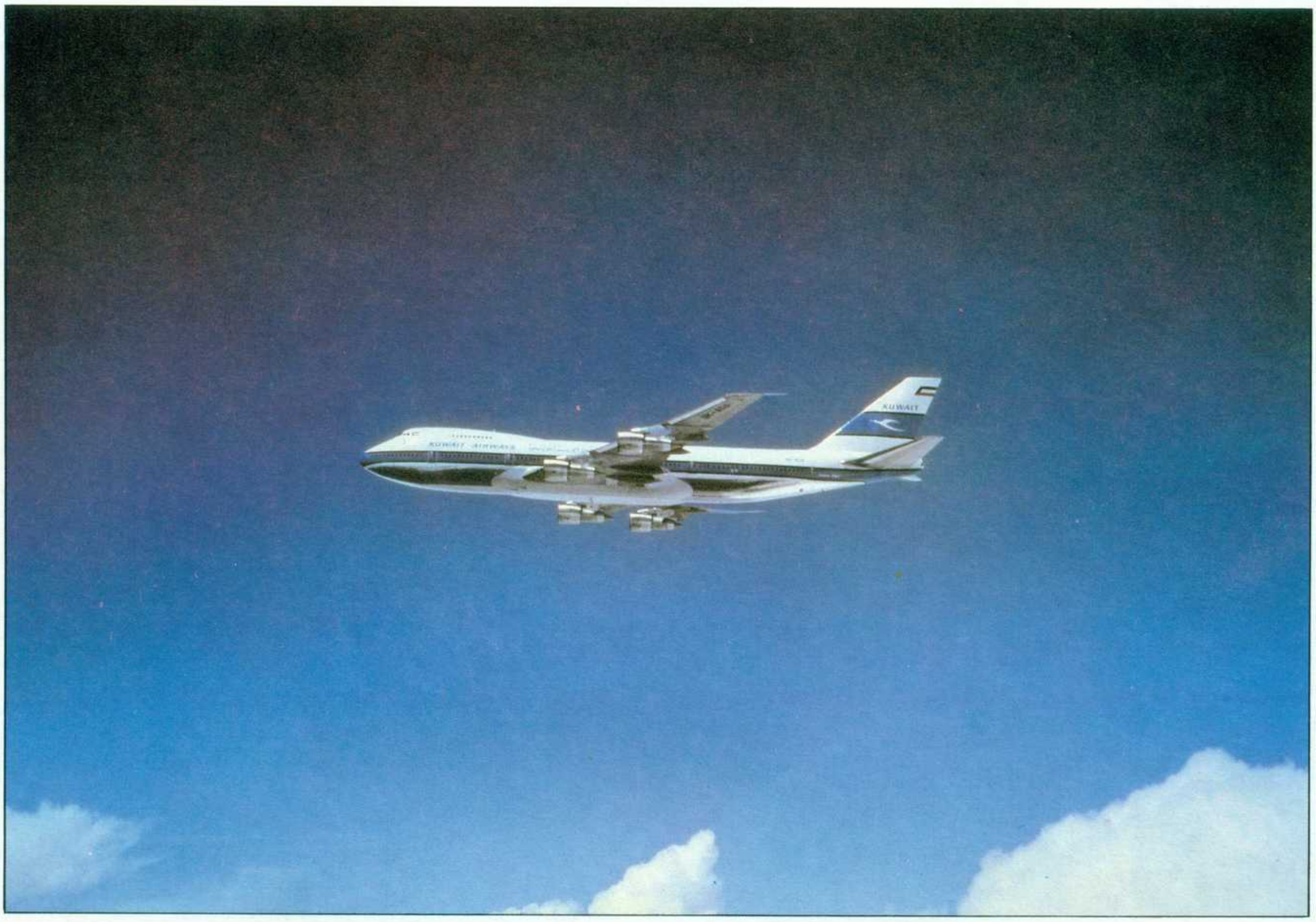
N.º Reg.	*N.º Constr.*
HL7315	46934
HL7316	46912
HL7317	46915
HL7328	47887

McDonnell Douglas DC-10-30CF

N.º Reg.	*N.º Constr.*
HL7339	46960

Flota suministrada por Editions JP

Kuwait Airways



Kuwait Airways utiliza cuatro Boeing 747-269B (SCD) en sus vuelos internacionales. Este tiene compuerta de carga a popa (foto Kuwait Airways).

En 1953, el jeque de Kuwait y otros inversores locales constituyeron Kuwait National Airways con aviones Douglas DC-3. Tanto la asistencia técnica como las tripulaciones fueron proporcionadas por British International Airlines (compañía filial de BOAC, que operaba para Kuwait Oil Company). El primer servicio de la nueva compañía se realizó en 1954 entre Basra, Beirut y El Cairo. En 1958 se decidió adoptar el nombre actual de Kuwait Airways Corporation, comenzando a operar inmediatamente.

El 1 de junio de ese mismo año, la BOAC comenzó a administrar la compañía y poco después, el 18 de setiembre, Kuwait Airways adquirió su primer Vickers Viscount 702, que fue matriculado G-APOW. Cinco años más tarde, la línea aérea se convirtió en estatal y el 2 de marzo de 1964, hizo su primer servicio con reactores en la ruta a Londres, utilizando un de Havilland Comet 4C. El primero de estos aparatos fue entregado el 18 de enero de 1963 y fue matriculado 9K-ACA. En abril de 1964 la línea se hizo cargo de la también kuwaití Trans-Arabian Airlines.

Para las rutas interiores, Kuwait Airways adquirió Trident 1E; el primero fue matriculado 9K-ACG y entregado el 27 de mayo de 1966. En noviembre de 1968 se compraron tres Boeing 707-369C, el primero de ellos matriculado 9K-ACJ. A continuación llegaron Boeing 747-269B para las rutas de gran densidad y distancia; el primero fue entregado el 28 de julio de 1978 y matriculado 9K-ADA.

La línea tiene actualmente servicios regulares al Lejano y Medio Oriente, Europa, África, América y Asia. Los servicios regionales se realizan con Boeing 727-269, el primero de ellos matriculado 9K-AFA, que entró en servicio a finales de 1980. Los planes a corto plazo incluyen la sustitución de los Boeing 707 de la línea por Airbus Industrie A300 y A310.

Flota actual de Kuwait Airways

Airbus Industrie A300C4-600

Bajo pedido: tres para entregar a finales de 1984

Airbus Industrie A310-221

Bajo pedido: Ocho para entregar entre setiembre de 1983 y 1985

Boeing 707-311C

N.º Reg.	*Nº Constr.*
9K-ACX	19789

Boeing 707-321C

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
9K-ACS	20016	Gharnada

Boeing 707-369C

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
9K-ACJ	20084	Wara
9K-ACK	20085	Kadhama
9K-ACL	20086	Al-Jahra
9K-ACM	20546	Failaka
9K-ACN	20547	Burghan

Boeing Advanced 727-269

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
9K-AFA	22359	Warba
9K-AFB	22360	Boubiyan
9K-AFC	22361	
9K-AFD	22763	Qutoba

Boeing 747-269B (SCD)

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
9K-ADA	21541	Al-Sabahiya
9K-ADB	21542	Al-Jaberiya
9K-ADC	21543	Al-Mubarakiya
9K-ADD	22740	Al-Salmiya

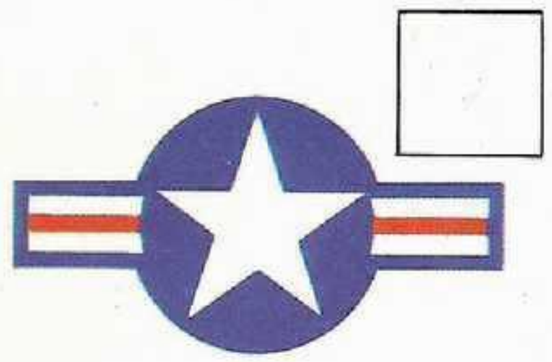
Grumman G-1159 Gulfstream II

N.º Reg.	*N.º Constr.*
9K-AEB	244
9K-AEC	248

Lockheed L-1329 Jetstar 8A

N.º Reg.	*N.º Constr.*
9K-ACO	5156

La US Navy



Al igual que todos los elementos de las fuerzas armadas de Estados Unidos, la US Navy y su arma aérea están controladas esencialmente por el presidente de la nación, en su papel de comandante en jefe. En la práctica, no obstante, la responsabilidad del control cotidiano de esta poderosa entidad aérea está en manos de la oficina del Chief of Naval Operations (CNO), en el Pentágono. En caso de guerra, el CNO puede actuar como principal asesor del presidente en lo concerniente a la conducción de operaciones marítimas.

Al igual que sus colegas encargados de la US Air Force y el US Army, el CNO ocupa gran parte de su tiempo como representante de la US Navy en la Junta de Jefes de Estado Mayor y, en consecuencia, el control operacional corre a cargo de varios delegados, responsables de las distintas áreas que interesan a la US Navy.

Las órdenes operacionales parten por lo general de la oficina del CNO, siguiendo siempre los conductos reglamentarios de mando hasta llegar a las unidades, pero no es nada extraño que los distintos elementos operativos de la US Navy reciban órdenes directas del presidente o del secretario de Defensa. En ese caso, esas instrucciones pueden ser transmitidas a través de la Junta de Jefes de Estado Mayor.

Pero la actividad de la US Navy tiene un carácter realmente mundial, de manera que su estructura de control es en verdad compleja. Simplificando, las fuerzas navales operacionales están asignadas a las flotas del Atlántico y del Pacífico, con cuarteles generales en Norfolk (Virginia) y Pearl Harbor (Hawai), respectivamente. Sin embargo, estos dos mandos son extremadamente poderosos y a su vez complejos, y resulta evidente que su dirección no se lleva directamente desde las oficinas de los CinCLant y CinCPac, sino a través de submandos más reducidos, cada uno con una función más específica. Así, y tomando como ejemplo la Flota del Atlántico, el Commander Naval Air Force, Atlantic Fleet (ComNavAirLant) se ocupa del potencial aéreo de las fuerzas embarcadas, mientras que el Commander Naval Surface Force, Atlantic Fleet (ComNavSurfLant) controla los buques de superficie, como cruceros, destructores, fragatas, buques de apoyo y unidades anfibias. El Commander Submarine Force, Atlantic Fleet (ComSubLant) tiene bajo su responsabilidad todos los buques sumergibles, tanto del tipo estratégico armado con misiles como del tipo de ataque dotado con torpedos, así como una serie de buques de apoyo y unidades auxiliares de la marina mercante. Finalmente, el Comanding General Fleet Marine Force, Atlantic Fleet (CGFMFLant) dirige todos los intereses del USMC.

Pero estos cuatro mandos principales siguen siendo demasiado grandes para que se pueda ejercer un control directo, de manera que su labor se ve facilitada por la existencia de varios submandos. Los concernientes a la aviación serán examinados en otros capítulos, pero se puede adelantar que esencialmente comprenden varias Carrier Air Wing (alas aéreas embarcadas, o CVW) y organizaciones funcionales. Las primeras representan el control primario del poder aéreo embarcado, en tanto que las segundas se ocupan de las labores administrativas y de apoyo de las unidades embarcadas mientas se hallan en tierra entre uno y otro crucero.

Volviendo al empleo operacional de las fuerzas navales, algunos elementos de los cuatro principales mandos subordinados de cada flota son regularmente desplegados a distintos puntos de su área general de influencia, siendo así que las unidades de la Flota del Atlántico operan rutinariamente en aguas del Atlántico y del Caribe, así como del Mediterráneo, en tanto que las de la Flota del Pacífico se encargan de patrullar por los océanos Pacífico e Índico. A fin de simplificar aún más la compleja organización operacional de estas grandes formaciones navales, cada flota está subdividida en otras dos de menor entidad: la Flota del Atlántico comprende la 2.ª Flota, en Norfolk (Virginia), y la 6.ª Flota, en Gaeta (Italia), en tanto que sus contrapartidas en el Pacífico son la 3.ª Flota, en isla Ford (Hawai), y la 7.ª Flota, en Yokosuka (Japón).

Finalmente, debe hacerse incapié en que la 6.ª Flota no está bajo la responsabilidad directa del CinCLantFlt, sino que se halla a las órdenes del Commander-in-Chief, US Navy Europe (CinCUSNavEur), que tiene su cuartel general en Londres y es responsable ante el CNO de todos los elementos de la US Navy desplegados en el teatro europeo. En la práctica, las preocupaciones de este mando se concentran en el Mediterráneo (un área muy importante en el despliegue de la US Navy desde finales de los años cuarenta), y además de la 6.ª Flota existen otros dos submandos, de menor importancia, el Commander Fleet Air Mediterranean (ComFAirMed), que controla el despliegue de los escuadrones de patrulla y de las dos unidades basadas permanentemente en Europa, y el Commander Middle East Force, en Bahrain, desde donde supervisa la presencia de los efectivos de la US Navy en la vecindad de los Estados del Golfo.

El USS *Kitty Hawk* (CV 63), uno de los cuatro portaviones de la clase «Improved Forrestal», fotografiado con parte de su CVW (Carrier Air Wing o ala aérea embarcada) (foto US Navy).

COMMANDER-IN-CHIEF, ATLANTIC FLEET, NORFOLK, VIRGINIA (CINCLANTFLT)

Commander Naval Air Force, Atlantic Fleet, Norfolk, Virginia (ComNavAirLant)
Commander Naval Surface Force, Atlantic Fleet, Norfolk, Virginia (ComNavSurfLant)
Commander Submarine force, Atlantic Fleet, Norfolk, Virginia (ComSubLant)
Commanding General Fleet Marine Force, Atlantic Fleet, Norfolk, Virginia (CG FMFLant)

Unidades subordinadas a las anteriores:

Commander 2nd Fleet, Norfolk, Virginia (ComSecondFlt)
Commander Eastern Atlantic, Londres, Gran Bretaña (ComEastLant)
Commander South Atlantic Force, Roosevelt Roads, Puerto Rico (ComSoLant)
Commander Iceland ASW Group, Keflavik, Islandia (ComIceASWGru)
Commander US Naval Forces Iceland, Keflavik, Islandia (ComNavIce)*
Commander US Naval Forces Azores (ComUSNavForAzores)*
Commander US Naval Forces Caribbean, Roosevelt Roads, Puerto Rico (ComNavForCarib)*
Commander US Naval Forces Southern Command, Balboa, Zona del Canal (ComUSNavSo)†

* Cometido exclusivo
† Cometidos adicionales

(Nota: esta relación ha sido simplificada omitiendo numerosas actividades complementarias)

COMMANDER-IN-CHIEF, US NAVY EUROPE, LONDRES, GRAN BRETAÑA (CIRCUNSNAVEUR)

Commander 6th Fleet, Gaeta, Italia (ComSixFlt)
Commander Fleet Air Mediterranean, Nápoles, Italia (ComFAirMed)
Commander Middle East force, Bahraim, Estados del Golfo (ComMidEastFor)
Commander Submarine Force, Atlantic Fleet, Norfolk, Virginia (ComSubLant)†
Commander Naval Air Force, Atlantic Fleet, Norfolk, Virginia (ComNavAirLant)†

† Cometidos adicionales

COMMANDER-IN-CHIEF, PACIFIC FLEET, PEARL HARBOR, HAWAI (CINCPLACFT)

Commander Naval Air Force, Pacific Fleet, North Island, California (ComNavAirPac)
Commander Naval Surface Force, Pacific Fleet, Coronado, California (ComNavSurfPac)
Commander Submarine force, Pacific Fleet, Pearl Harbor, Hawai (ComSubPac)
Commanding General Fleet Marine Force, Pacific Fleet, Camp H. M. Smit, Hawai (CG FMFPac)

Unidades subordinadas a las anteriores:

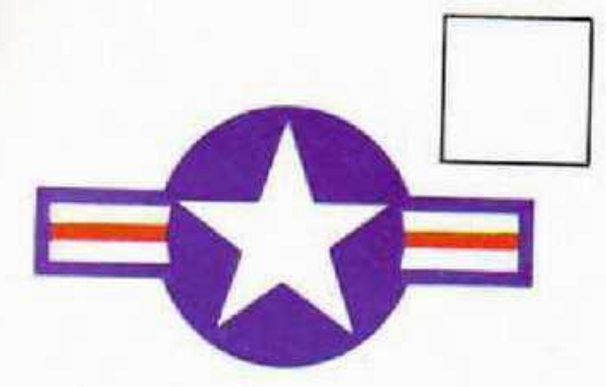
Commander 3rd Fleet, Isla Ford, Hawai (ComThirdFlt)
Commander 7th Fleet, Yokosuka, Japón (ComSeventhFlt)
Commander Naval Forces, Japan, Yokosuka, Japón (ComNavForJapan)
Commander Naval Forces Korea, Seul, República de Corea (ComNavForKorea)
Commander Naval Forces Marianas, Guam, Marianas (ComNavForMarianas)
Commander Naval Forces Philippines, Subic Bay, Filipinas (ComNavForPhilippines)

(Nota: esta relación ha sido simplificada omitiendo numerosas actividades complementarias)

PORTAVIONES DE LA US NAVY

Nombre/Número	Puerto base	Flota
USS *Midway*/CV 41	Yokosuka, Japón	Pacífico
USS *Coral Sea*/CV 43	Norfolk, Virginia	Atlántico
USS *Forrestal*/CV 59	Mayport, Florida	Atlántico
USS *Saratoga*/CV 60	Mayport, Florida	Atlántico
USS *Ranger*/CV 61	Brementon, Washington	Pacífico
USS *Independence*/CV 62	Norfolk, Virginia	Atlántico
USS *Kitty Hawk*/CV 63	North Island. California	Pacífico
USS *Constellation*/CV 64	North Island. California	Pacífico
USS *Enterprise*/CVN 65	Alameda, California	Pacífico
USS *America*/CV 66	Norfolk, Virginia	Atlántico
USS *John F. Kennedy*/CV 67	Norfolk, Virginia	Atlántico
USS *Nimitz*/CVN 68	Norfolk, Virginia	Atlántico
USS *Eisenhower*/CVN 69	Norfolk, Virginia	Atlántico
USS *Vinson*/CVN 70	Alameda, California	Pacífico

La US Navy (2)



Este Grumman EA-6B Prowler pertenece al VAQ-135 «Black Panthers». Desarrollo con electrónica avanzada del EA-6A, tiene capacidad para cuatro tripulantes. Primer avión de la US Navy diseñado específicamente para la lucha electrónica táctica, el EA-6B ha sido sometido al programa ICAP-2 (Increased Capability 2) durante 1984 (foto Robert L. Lawson).

El potencial del poder aeronaval estadounidense reside en los portaviones (CV), ya que casi el 60 % de los efectivos aéreos de primera línea de la US Navy opera habitualmente desde las cubiertas de vuelo de los 14 portaviones que ésta tiene actualmente en activo, distribuidos entre las flotas del Atlántico y el Pacífico. Con la única excepción del USS *Midway*, todos ellos tienen su puerto base en las costas estadounidenses, desde donde parten para sus largos cruceros en aguas de ultramar, la mayoría de las veces en el Pacífico Occidental y el Mediterráneo. Cuando estos portaviones se hallan destacados lejos de las aguas continentales norteamericanas, pasan a depender directamente de la 6.ª y la 7.ª Flotas, y sus cruceros suelen prolongarse durante unos cinco o seis meses. Además de los despliegues mencionados, tienen también lugar cruceros más breves en aguas próximas al continente estadounidense, generalmente en el marco de operaciones previas a su envío a las zonas distantes antes mencionadas. Esos cruceros de menor entidad están normalmente controlados por la 2.ª Flota (Atlántico) y la 3.ª Flota (Pacífico).

El control de la fuerza de portaviones corresponde a cada comandante de la Naval Air Force a través de un total de ocho Carrier Groups (cuatro para cada flota principal), si bien sólo siete de esos CarGrus tienen portaviones asignados de forma permanente; el CarGru de Nápoles (Italia) utiliza los CV que se le envían desde Estados Unidos.

Cada uno de los portaviones embarca normalmente una organización conocida como Carrier Air Wing (CVW), que tiene como misión el control operacional y administrativo de varios escuadrones embarcados. El comandante de cada CVW es a su vez responsable frente al capitán de navío del portaviones a que está asignada la CVW. En el momento de elaborar el presente artículo existían 13 CVW, de las que la más reciente acabada de ser comisionada; las previsiones a largo plazo contemplan la creación de otra CVW en el término de unos tres años, a fin de conseguir que cada unidad pueda estar permanentemente asignada a cada uno de los 14 portaviones existentes.

La composición de cada CVW varía de acuerdo con el tamaño del buque a que es asignada; por ejemplo, los dos viejos CV de la clase «Midway» son incapaces de llevar tantos aparatos como los buques de clases más recientes. En la mayoría de los casos, empero, el parque de vuelo es bastante similar, pues cada CVW está concebida para que pueda desempeñar con eficacia todos los aspectos tácticos asignados a la aviación marítima. En efecto, una CVW comprende cazas, aviones de ataque, plataformas de alerta temprana, aviones y helicópteros de lucha antisubmarina, aparatos de lucha electrónica, de reconocimiento e incluso de transporte. Los modelos utilizados con más asiduidad son los Grumman F-14A Tomcat, Vought A-7E Corsair, Grumman A-6E Intruder, Lockheed S-3A Viking, Grumman EA-6B Prowler, Sikorsky SH-3H Sea King y Grumman E-2C Hawkeye.

La composición de cada fuerza suele ser uniforme, pero puede ser alterada a conveniencia dependiendo del carácter de una misión específica. Así, por ejemplo, puede interesar el embarque de más aviones antisubmarinos, pero para que estos puedan acomodarse en el buque ello tiene que ir en detrimento de otros integrantes de la CVW. Normalmente, un portaviones de gran desplazamiento, como los de las clases «Forrestal» o «Nimitz», puede embarcar entre 85 y 90 aviones, que se desglosan habitualmente en dos escuadrones de caza con 24 F-14A, dos escuadrones de ataque ligero con 24 A-7E, un escuadrón de ataque medio con diez A-6E y cuatro cisternas KA-6D, un escuadrón ASW de ala fija con diez S-3A, un escuadrón ASW de ala rotatoria con seis SH-3H, un escuadrón ECM con cuatro EA-6B, un escuadrón AEW con cuatro E-2C y un destacamento de transporte con un único Gumman C-1A.

Cuando no están embarcados, los escuadrones pasan a depender del control administrativo de una organización funcional, organizada según un esquema de comunión de modelos de aviones. Por ejemplo, todas las unidades de F-14A Tomcat de la Flota del Atlántico están agrupadas en Oceana (Virginia) bajo la tutela de la Fighter Wing One (FitwingOne), en tanto que los elementos de ataque ligero de la Flota del Pacífico están agrupados en la Light Attack Wing Pacific (LatWingPac), con sede en Lemoore, California.

En lo que respecta a los aviones, la modernización de los efectivos embarcados es un proceso cuidadosamente gradual. El nuevo material (el más destacable actualmente es el McDonnell Douglas F/A-18A Hornet) se va incorporando paulatinamente al tiempo que los aviones con más tiempo en servicio son periódicamente sometidos a procesos de modernización, en cuyo curso se incorporan los más recientes avances de la tecnología militar.

Este E-2C Hawkeye del VAW-123, con base en Norfolk, ha sido fotografiado mientras operaba desde la estación aeronaval de Fallon durante un programa de entrenamiento con la CVW-1. Normalmente, cada portaviones lleva cuatro E-2C, pero recientemente el VAW-116 «Sun Kings» ha efectuado un despliegue en ultramar con cinco aparatos de este tipo (foto Robert L. Lawson).

La US Navy (3)

Fotografiado en el momento de lanzar una bomba convencional en un polígono de tiro de California, este McDonnell Douglas F/A-18A Hornet lleva los emblemas del VFA-113 «Stingers», una de las primeras unidades equipadas con este modelo. El reequipamiento de los escuadrones de A-7 Corsair II y F-4 Phantom II se está llevando a cabo a pesar de los problemas estructurales detectados en el Hornet, que McDonnell Douglas corregirá en distintas fases. El punto fuerte del Hornet es la rapidez del cambio de configuración, de manera que un avión que regresa de una misión de bombardeo táctico puede ser preparado en muy pocos minutos para otra de combate aire-aire. Las prestaciones de este aparato son también remarcables, poseyendo una maniobrabilidad y una aceleración vertical fenomenales (foto Robert L. Lawson).

UNIDADES AÉREAS EMBARCABLES DE LA FLOTA DEL PACÍFICO

Escuadrones de caza y alerta temprana

Escuadrón	*Base*	*Tipo*	*CVW*
VAW-110	Miramar, California	E-2C	RAG Entren.
VAW-112	Miramar, California	E-2C	9
VAW-113	Miramar, California	E-2C	14
VAW-114	Miramar, California	E-2C	15
VAW-115	Atsugi, Japón	E-2B	5
VAW-116	Miramar, California	E-2C	2
VAW-117	Miramar, California	E-2C	11
VF-1	Miramar, California	F-14A	2
VF-2	Miramar, California	F-14A	2
VF-21	Miramar, California	F-14A	14
VF-24	Miramar, California	F-14A	9
VF-51	Miramar, California	F-14A	15
VF-111	Miramar, California	F-14A	15
VF-114	Miramar, California	F-14A	11
VF-124	Miramar, California	F-14A	RAG Entren.
VF-126	Miramar, California	TA-4J	Entren.
VF-151	Atsugi, Japón	F-4S	5
VF-154	Miramar, California	F-14A	14
VF-161	Atsugi, Japón	F-4S	5
VF-211	Miramar, California	F-14A	9
VF-213	Miramar, California	F-14A	11
FWS	Miramar, California	F-5E	ACM Entren.

Escuadrones de ataque ligero

Escuadrón	*Base*	*Tipo*	*CVW*
VA-2	Lemoore, California	A-7E	11
VFA-25	Lemoore, California	F/A-18A	?
VA-27	Lemoore, California	A-7E	14
VA-56	Atsugi, Japón	A-7E	5
VA-93	Atsugi, Japón	A-7E	5
VA-94	Lemoore, California	A-7E	11
VA-97	Lemoore, California	A-7E	14
VFA-113	Lemoore, California	F/A-18A	?
VA-122	Lemoore, California	A-7E	RAG Entren.
VFA-125	Lemoore, California	F/A-18A	RAG Entren.
VA-127	Lemoore, California	TA-4J	ACM Entren.
VA-146	Lemoore, California	A-7E	?
VA-147	Lemoore, California	A-7E	?
VA-192	Lemoore, California	A-7E	9
VA-195	Lemoore, California	A-7E	9

Escuadrones de ataque medio y contramedidas

Escuadrón	*Base*	*Tipo*	*CVW*
VA-52	Whidbey Island, Washington	A-6E	15
VA-95	Whidbey Island, Washington	A-6E	11
VA-115	Atsugi, Japón	A-6E	5
VA-128	Whidbey Island, Washington	A-6E	RAG Entren.
VA-145	Whidbey Island, Washington	A-6E	2
VA-165	Whidbey Island, Washington	A-6E	9
VA-196	Whidbey Island, Washington	A-6E	14
VAQ-129	Whidbey Island, Washington	EA-6B	RAG Entren.
VAQ-130	Whidbey Island, Washington	EA-6B	?
VAQ-131	Whidbey Island, Washington	EA-6B	6
VAQ-132	Whidbey Island, Washington	EA-6B	7
VAQ-133	Whidbey Island, Washington	EA-6B	11
VAQ-134	Whidbey Island, Washington	EA-6B	15
VAQ-135	Whidbey Island, Washington	EA-6B	8
VAQ-136	Atsugi, Japón	EA-6B	5
VAQ-137	Whidbey Island, Washington	EA-6B	3
VAQ-138	Whidbey Island, Washington	EA-6B	9
VAQ-139	Whidbey Island, Washington	EA-6B	?

Escuadrones de lucha antisubmarina

Escuadrón	*Base*	*Tipo*	*CVW*
HC-1 Det. 2	Atsugi, Japón	SH-3G	5
HS-2	North Island, California	SH-3H	2
HS-4	North Island, California	SH-3H	15
HS-6	North Island, California	SH-3H	11
HS-8	North Island, California	SH-3H	9
HS-10	North Island, California	SH-3H	RAG Entren.
HS-12	North Island, California	SH-3H	14
VS-21	North Island, California	S-3A	?
VS-29	North Island, California	S-3A	15
VS-33	North Island, California	S-3A	9
VS-37	North Island, California	S-3A	11
VS-38	North Island, California	S-3A	?
VS-41	North Island, California	S-3A	RAG Entren.

RAG = Grupo de reemplazo
ACM = Unidad de entrenamiento de combate aéreo
CVW = Ala embarcada

La US Navy (4)

Un Grumman F-14A Tomcat a punto de ser lanzado exhibe el emblema de escuadron en la deriva, perteneciente al VF-41 «Black Aces». Fue este escuadrón el que consiguió las dos primeras victorias aéreas en F-14, cuando dos aviones, el «Fast Eagle 102» y el «Fast Eagle 107», abatieron dos Sukhoi Su-22 «Fitter» libios sobre el golfo de Sirte, el 19 de agosto de 1981. Esos aparatos operaban desde el USS *Nimitz* (CVN 68), en el marco del despliegue de la 6.ª Flota en el Mediterráneo.

UNIDADES EMBARCABLES DE LA FLOTA DEL ATLÁNTICO

Ala de Caza Uno

Escuadrón	*Base*	*Tipo*	*CVW*
VF-11	Oceana, Virginia	F-14A	3
VF-14	Oceana, Virginia	F-14A	6
VF-31	Oceana, Virginia	F-14A	3
VF-32	Oceana, Virginia	F-14A	6
VF-33	Oceana, Virginia	F-14A	1
VF-41	Oceana, Virginia	F-14A	8
VF-43	Oceana, Virginia	F-5E/F	ACM Entr.
VF-74	Oceana, Virginia	F-14A	17
VF-84	Oceana, Virginia	F-14A	8
VF-101	Oceana, Virginia	F-14A	RAG Entr.
VF-101 Det. KW	Cayo Hueso, Florida	F-14A	RAG Entr.
VF-102	Oceana, Virginia	F-14A	1
VF-103	Oceana, Virginia	F-14A	17
VF-142	Oceana, Virginia	F-14A	7
VF-143	Oceana, Virginia	F-14A	7

Ala de Ataque Ligero Uno

Escuadrón	*Base*	*Tipo*	*CVW*
VA-12	Cecil Field, Florida	A-7E	7
VA-15	Cecil Field, Florida	A-7E	6
VA-37	Cecil Field, Florida	A-7E	15
VA-45	Cayo Hueso, Florida	TA-4J	Entr.
VA-46	Cecil Field, Florida	A-7E	1
VA-66	Cecil Field, Florida	A-7E	7
VA-72	Cecil Field, Florida	A-7E	1
VA-81	Cecil Field, Florida	A-7E	17
VA-82	Cecil Field, Florida	A-7E	8
VA-83	Cecil Field, Florida	A-7E	17
VA-86	Cecil Field, Florida	A-7E	8
VA-87	Cecil Field, Florida	A-7E	6
VA-105	Cecil Field, Florida	A-7E	15
VFA-106	Cecil Field, Florida	F/A-18A	RAG Entr.
VFA-131	Cecil Field, Florida	F/A-18A	13
VFA-132	Cecil Field, Florida	F/A-18A	13
VA-174	Cecil Field, Florida	F/A-18A	RAG Entr.

Ala de Ataque Medio Uno

Escuadrón	*Base*	*Tipo*	*CVW*
VA-34	Oceana, Virginia	A-6E	1
VA-35	Oceana, Virginia	A-6E	8
VA-42	Oceana, Virginia	A-6E	RAG Entr.
VA-55	Oceana, Virginia	A-6E	13
VA-65	Oceana, Virginia	A-6E	7
VA-75	Oceana, Virginia	A-6E	3
VA-85	Oceana, Virginia	A-6E	3
VA-176	Oceana, Virginia	A-6E	6

Ala de Alerta Temprana Aerotransportada Embarcable Doce

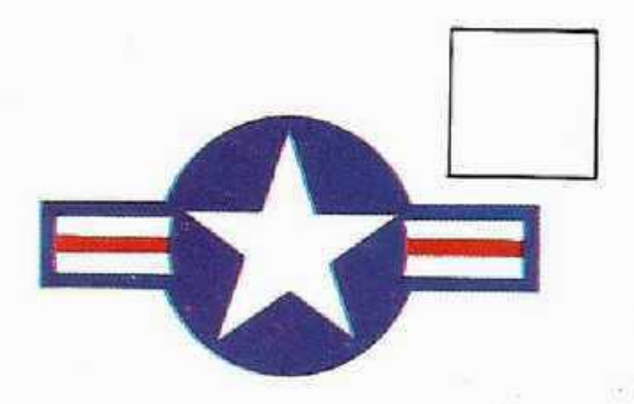
Escuadrón	*Base*	*Tipo*	*CVW*
VAW-120	Norfolk, Virginia	E-2C	RAG Entr.
VAW-121	Norfolk, Virginia	E-2C	7
VAW-122	Norfolk, Virginia	E-2C	6
VAW-123	Norfolk, Virginia	E-2C	1
VAW-124	Norfolk, Virginia	E-2C	8
VAW-125	Norfolk, Virginia	E-2C	17
VAW-126	Norfolk, Virginia	E-2C	3
VAW-127	Norfolk, Virginia	E-2C	13

Ala de Aviones de Lucha Antisubmarina Uno

Escuadrón	*Base*	*Tipo*	*CVW*
VS-22	Cecil Field, Florida	S-3A	3
VS-24	Cecil Field, Florida	S-3A	8
VS-28	Cecil Field, Florida	S-3A	6
VS-30	Cecil Field, Florida	S-3A	17
VS-31	Cecil Field, Florida	S-3A	7
VS-32	Cecil Field, Florida	S-3A	1
VSSU	Cecil Field, Florida	S-3A	Entr.

Ala de Helicópteros de Lucha Antisubmarina Uno

Escuadrón	*Base*	*Tipo*	*CVW*
HS-1	Jacksonville, Florida	SH-3H	RAG Entr.
HS-3	Jacksonville, Florida	SH-3H	17
HS-5	Jacksonville, Florida	SH-3H	7
HS-7	Jacksonville, Florida	SH-3H	3
HS-9	Jacksonville, Florida	SH-3H	8
HS-11	Jacksonville, Florida	SH-3H	1
HS-13	Jacksonville, Florida	SH-3H	13
HS-15	Jacksonville, Florida	SH-3H	6



US Navy (5)

Además de las unidades aéreas embarcadas en los portaviones, que constituyen el principal medio ofensivo de la aviación naval de EE UU, existen otros escuadrones que operan habitualmente desde otras unidades de superficie de la US Navy. Aunque no tan conocidos, estos escuadrones juegan también un importante papel en la operatividad de la flota, desempeñando misiones de abastecimiento en alta mar, lucha antisubmarina y contramedidas de minado.

La totalidad de los 20 escuadrones que en la actualidad llevan a cabo ese tipo de cometidos están exclusivamente equipados con helicópteros, que van desde el diminuto Kaman SH-2F Seasprite hasta el enorme Sikorsky CH-53E Super Stallion, pasando por el Boeing Vertol CH-46 Sea Knight.

Las tareas de contramedidas de minado corren actualmente a cargo del Sikorsky RH-53D Sea Stallion, que a mediados de 1984 servía con tres escuadrones. Todos ellos tienen su base permanente en Norfolk (Virginia) y desde allí son destinados a los buques de las flotas cuando es necesario. Algunos ejemplares del CH-53E se utilizan también en misiones secundarias de abastecimiento y en el futuro esos tres escuadrones recibirán la variante de dragado MH-53E del Super Stallion.

Los cometidos antisubmarinos corresponden a no menos de nueve escuadrones, la mayoría de ellos estructurados en base a una serie de destacamentos que se destinan a unidades de guerra mayores equipadas con facilidades para helicópteros. Actualmente, el Kaman SH-2F Seasprite es el principal helicóptero LAMPS (Light Airborne Multi-Purpose System) y equipa un total de ocho escuadrones, al tiempo que ha comenzado a entrar en servicio el Sikorsky SH-60B Seahawk; por el momento, este modelo sólo sirve en un escuadrón de entrenamiento en North Island.

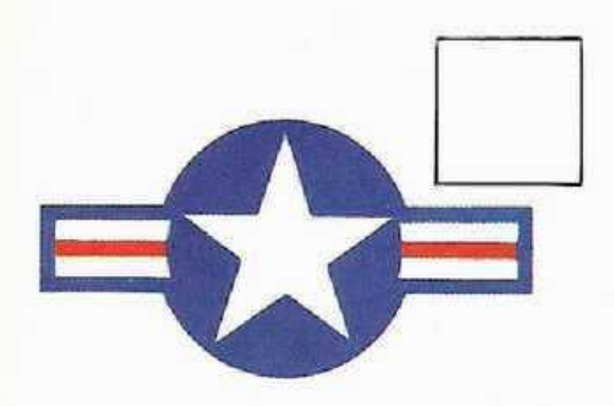
El otro cometido de estas unidades es el apoyo operativo, para el cual existen otros escuadrones dotados con el helicóptero medio CH-46 Sea Knight y el CH-53E Super Stallion. Una vez más, el principal medio de despliegue de estos efectivos basados en tierra es a bordo de unidades de gran porte con medios de utilización de helicópteros; estos aparatos operan por lo general según el procedimiento VOD (Vertical On-Board Delivery). En fechas recientes se ha venido produciendo la creación de nuevos escuadrones en las principales áreas de operación de la US Navy, básicamente el Mediterráneo y el Pacífico Occidental, y estas unidades están dedicadas en exclusiva al apoyo de las actividades de la flota en sus áreas respectivas.

Destinado a permanecer en servicio hasta el siglo XXI, el Kaman SH-2F Seasprite ha sido recientemente objeto de nuevos pedidos de producción, por 53 ejemplares. Este SH-2F del escuadrón HSL-31 está largando su MAD remolcado AN/ASQ-81 y lleva un torpedo Mk 46 en el soporte de babor. La principal utilización de este aparato es en largos cruceros por el Pacífico y el Mediterráneo (foto US Navy).

Con pedidos por 204 ejemplares destinados a operar desde por lo menos 106 fragatas y destructores de la US Navy, el Sikorsky SH-60B Seahawk será uno de los helicópteros navales norteamericanos más difundidos. El ejemplar de la fotografía es uno de los primeros producidos y es utilizado por el escuadrón HSL-41 en pruebas de operatividad operativa con la flota.

Escuadrones de helicópteros embarcables

Unidad	*Base*	*Modelo*
Flota del Atlántico		
HC-4	Sigonella, Sicilia	CH-53E
HC-6	Norfolk, Virginia	CH-46D, VH-3A
HC-16	Pensacola, Florida	HH-46A, UH-1N
HM-12	Norfolk, Virginia	RH-53D, CH-53E
HM-14	Norfolk, Virginia	RH-53D
HM-16	Norfolk, Virginia	RH-53D
HSL-30	Norfolk, Virginia	SH-2F
HSL-32	Norfolk, Virginia	SH-2F
HSL-34	Norfolk, Virginia	SH-2F
HSL-36	Mayport, Florida	SH-2F
Flota del Pacífico		
HC-3	North Island, California	CH-46D
HC-5	Agana, Guam	CH-46D
HC-11	North Island, California	CH-46D
HSL-31	North Island, California	SH-2F
HSL-33	North Island, California	SH-2F
HSL-35	North Island, California	SH-2F
HSL-37	Punta Barbers, Hawai	SH-2F
HSL-41	North Island, California	SH-60B



US Navy (6)

La flota de cuatrimotores Lockheed P-3 Orion ha llevado a lo largo de su existencia esquemas de pintura muy dispares y vistosos. Un ejemplo de lo dicho es este apartado perteneciente al escuadrón VP-19, cuya base se halla en la estación aeronaval de Moffett Field, California (foto US Navy).

Con unos efectivos actuales de 26 escuadrones de primera línea, la aviación de patrulla constituye una parte importante del potencial de la US Navy, y los aviones de patrulla están presentes en todos aquellos rincones del mundo en que Estados Unidos mantiene una presencia militar notoria.

En lo tocante a organización, cada una de las dos flotas principales (Atlántico y Pacífico) cuenta con 12 unidades de primera línea, en tanto que una decimotercera está reservada al entrenamiento del personal asignado a las otras doce. Los escuadrones totalmente operacionales están integrados por nueve aviones Lockheed P-3 Orion, que rutinariamente son desplegados en bases de ultramar durante unos períodos aproximados de seis meses, de forma similar a como lo son las unidades embarcadas. Las principales bases aeronavales de los Orion norteamericanos son Misawa (en Japón), Punta Cubi (en Filipinas), Agana (Guam) y Kadena (Okinawa) para la Flota del Pacífico.

Cuando no se hallan en las bases de ultramar, los escuadrones de patrulla se agrupan en cuatro estaciones aeronavales en Estados Unidos, tres de las cuales se encuentran en la propia metrópoli y la cuarta en las islas Hawai.

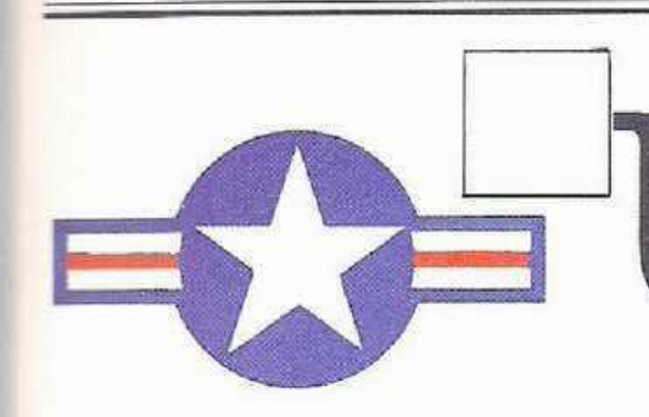
Actualmente en el tercer decenio de su carrera operacional en primera línea, el Lockheed P-3 Orion es el único modelo de patrulla empleado por estas unidades; progresivos programas de mejora han permitido que el Orion se mantenga en el arsenal de la US Navy: por ejemplo, se espera que a corto plazo se halle disponible un nuevo derivado conocido como P-3C Update III. En la actualidad se hallan en servicio ejemplares de las versiones P-3B y P-3C, si bien los primeros están siendo paulatinamente relegados por modelos más modernos y hoy día sólo equipan tres escuadrones, estacionados en Punta Barbers (Hawai). Los aviones sobrantes ante la puesta en servicio de nuevos P-3C son transferidos a la Fuerza de Reserva, que en el presente consiste en trece escuadrones que pueden ser movilizados en caso de guerra.

ALAS DE PATRULLA DE LA FLOTA DEL PACÍFICO MOFFETT FIELD (CALIFORNIA)

Ala de Patrulla Dos		
VP-1	Punta Barbers, Hawai	P-3C
VP-4	Punta Barbers, Hawai	P-3C
VP-6	Punta Barbers, Hawai	P-3B
VP-17	Punta Barbers, Hawai	P-3B
VP-22	Punta Barbers, Hawai	P-3B
Ala de Patrulla Diez		
VP-9	Moffett Field, California	P-3C
VP-19	Moffett Field, California	P-3C
VP-31	Moffett Field, California	P-3B/C (RAG)
VP-40	Moffett Field, California	P-3C
VP-46	Moffett Field, California	P-3C
VP-47	Moffett Field, California	P-3C
VP-48	Moffett Field, California	P-3C
VP-50	Moffett Field, California	P-3C

ALAS DE PATRULLA DE LA FLOTA DEL ATLÁNTICO BRUNSWICK (MAINE)

Ala de Patrulla Cinco		
VP-8	Brunswick, Maine	P-3C
VP-10	Brunswick, Maine	P-3C
VP-11	Brunswick, Maine	P-3C
VP-23	Brunswick, Maine	P-3C
VP-26	Brunswick, Maine	P-3C
VP-44	Brunswick, Maine	P-3C
Ala de Patrulla Once		
VP-5	Jacksonville, Florida	P-3C
VP-16	Jacksonville, Florida	P-3C
VP-24	Jacksonville, Florida	P-3C
VP-45	Jacksonville, Florida	P-3C
VP-49	Jacksonville, Florida	P-3C
VP-56	Jacksonville, Florida	P-3C
Unidad de Comparecencia Directa		
VP-30	Jacksonville, Florida	P-3B/C (RAG)



US Navy (7)

A raíz de un programa de reorganización iniciado en 1970, todas las responsabilidades de instrucción de la US Navy y el US Marine Corps dependen del Chief of Naval Education and Training (CNETra, o Jefe de Entrenamiento y Educación Naval), con cuartel general en Pensacola (Florida), que siempre ha sido un centro de aprendizaje de la Armada de EE UU.

Dentro de la estructura básica del CNETra existen tres organizaciones subordinadas para administrar los aspectos particulares de la formación naval, y son el Mando de Entrenamiento Aeronaval, el Mando de Entrenamiento Técnico Naval y el Mando de Apoyo al Entrenamiento Naval. De ellos, los dos últimos están fundamentalmente dedicados a la instrucción de personal especialista.

Uno de los principales réditos del programa de reorganización de los años setenta fue la adopción de un programa básico unificado, ya que así se reducen de forma importante los cambios de destino durante el período de preparación. En efecto, todos los pilotos reciben un entrenamiento primario en los Beech T-34C Turbo-Mentor de Whiting Field antes de ser transferidos a las fases de transición y avanzada del plan de estudios.

A partir de la segunda mitad de 1984, los aspirantes a pilotos se dividen en tres categorías hasta la conclusión del entrenamiento primario, a saber, la Aerotáctica (Reactores), la Marítima (Motores Alternativos) y la de Helicópteros. Los estudiantes asignados a la primera pasan a Meridian, Kingsville o Chase Field para la instrucción básica en el Rockwell T-2C Buckeye (a reemplazar por el British Aerospace/McDonnell Douglas T-54A), en la que se incluye la cualificación en portaviones a bordo del USS *Lexington*, en el golfo de México. A continuación entran en la fase avanzada, que se realiza en el McDonnell Douglas TA-4J y que comprende un primer período de aprendizaje táctico y de armas. En vez de eso, el alumno puede acogerse al grado Master de Ciencias, por el que es destinado al VT-4 de Pensacola, donde seguirá un curso similar y al mismo tiempo podrá cursar estudios académicos.

Con el gancho de detención visible bajo la sección trasera del fuselaje, un McDonnell Douglas TA-4J Skyhawk se dispone a concluir otra salida de instrucción de apontaje enganchando uno de los cables de frenado de cubierta (foto McDonnell Douglas).

Los candidatos de la segunda categoría son transferidos a Corpus Christi y a la instrucción en polimotores impartida en el Beech T-44A (puesto en servicio en 1977), en tanto que los destinados a helicópteros reciben entrenamiento primario y avanzado en los HT-8 y HT-18, ambos situados en Whiting Field. El entrenamiento de navegantes y tripulantes de polimotores corrió a cargo de la US Navy hasta mediados de los setenta, pero desde entonces es responsabilidad de los Boeing T-34A de la USAF estacionados en la base de Mather, donde se halla una reducida Unidad de Entrenamiento Aeronaval para ocuparse en exclusiva de los cadetes de la Armada.

Además de los pilotos, los Oficiales de Vuelo Naval pasan también por el curso primario, pero entonces son transferidos al Ala de Entrenamiento Seis de Pensacola donde, tras una instrucción básica a cargo del VT-10, son asignados a una de las cuatro escuelas administradas por el VT-86. Éstas son la Escuela de Interceptación Radárica, la de Navegación Básica en Reactores y la Lucha Electrónica Aerotransportada.

Un Beech T-44A Pegasus carretea por una de las pistas de la base de Corpus Christi antes de emprender una salida de instrucción en polimotores. Hasta la fecha, la US Navy ha recibido 61 ejemplares de este modelo.

MANDO DE ENTRENAMIENTO AERONAVAL, Corpus Christi (Texas)

Ala de Entrenamiento Uno, Meridian (Mississippi)

VT-7	TA-4J
VT-9	T-2C
VT-19	T-2C

Ala de Entrenamiento Dos, Kingsville (Texas)

VT-21	TA-4J
VT-22	TA-4J
VT-23	T-2C

Ala de Entrenamiento Tres, Chase Field (Texas)

VT-24	TA-4J
VT-25	TA-4J
VT-26	T-2C

Ala de Entrenamiento Cuatro, Corpus Christi (Texas)

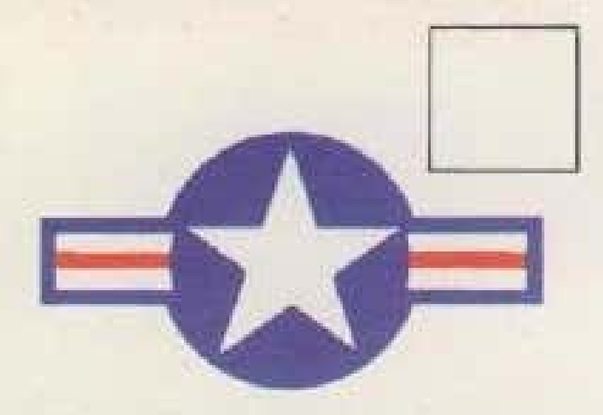
VT-27	T-34C
VT-28	T-44A
VT-31	T-44A

Ala de Entrenamiento Cinco, Whiting Field (Florida)

VT-2	T-34C
VT-3	T-34C
VT-6	T-34C
HT-8	TH-57A/B/C
HT-18	TH-57A/B/C

Ala de Entrenamiento Seis, Pensacola (Florida)

VT-4	TA-4J, T-2C
VT-10	T-47A, T-2C
VT-86	T-47A, TA-4J



US Navy (8)

A principios de los años setenta, las actividades de la aviación de la Reserva Naval de EE UU fueron objeto de una importante y previsora reorganización, sugerida por la constatación durante los últimos años del decenio anterior, en que fue constituida, de que los medios de esta organización resultaban inadecuados para hacer frente al desafío que suponía cualquier tipo de movilización importante.

En su fase inicial, esta reorganización se ciñó al denominado «Plan 2-2-12-3», con el que se querían establecer dos Alas Aéreas Embarcadas de Ataque de la Reserva, dos Grupos Aéreos de Lucha Antisubmarina de la Reserva, doce Escuadrones de Patrulla y tres Escuadrones de Transporte.

Además de los cambios en su composición, la Reserva se ha beneficiado significativamente de la aparición de nuevos y más capaces aviones. Ello ha consentido la sustitución de su material de vuelo original, tal como los Vought F-8 Crusader, McDonnell Douglas A-4 Skyhawk, Lockheed SP-2H Neptune y Douglas C-118B Liftmaster, por, respectivamente, los McDonnell Douglas F-4 Phantom II, Vought A-7 Corsair II, Lockheed P-3 Orion y McDonnell Douglas C-9B Skytrain II. Este proceso de reemplazo no ha concluido todavía, ya que se espera que a medio plazo la Reserva pueda recibir aviones Grumman F-14A Tomcat, McDonnell Douglas F/A-18A Hornet, Grumman EA-6B Prowler y Grumman E-2C Hawkeye.

Aunque la mayoría de la actividad de vuelo de los elementos de la Reserva tiene lugar desde bases en tierra, es habitual que cada ala operativa permanezca durante algún tiempo embarcada; esos «mini cruceros» son necesarios para que esas unidades conserven su cualificación de operar desde portaviones. Los elementos de la Reserva participan también en las frecuentes competiciones de la US Navy, demostrando en ocasiones mayores niveles de eficacia que las unidades de primera línea, aunque por lo general están equipados con aviones menos sofisticados.

Los elementos de patrulla proporcionan un eficaz respaldo a los escuadrones regulares basados en EE UU y periódicamente son desplegados en bases de ultramar en el marco de los procesos de refresco «AcDuTra» (Active Duty Training) a que están obligados todos los reservistas. De forma similar, los escuadrones de transporte reemplazan regularmente a las unidades de primera línea, trasladando equipo y personal a nivel planetario y, en ocasiones, actuando como columna vertebral de los despliegues transatlánticos o transpacíficos de elementos tácticos.

La estructura de la Fuerza de Reserva sigue de cerca el patrón establecido por la Flota Regular durante los diez últimos años, de manera que los escuadrones están agrupados en «comunidades», cada una de las cuales desempeña una misión específica. Sin embargo, y a diferencia de las unidades regulares, los elementos de la Reserva se hallan dispersos por todo el continente norteamericano, y ello es la razón por la que su potencial de transporte es tan importante: una de sus misiones primarias es el traslado de reservistas a sus puntos de concentración en el marco de los programas de reinstrucción mensuales, que tienen lugar los fines de semana.

Un ejercicio de combate aéreo: un McDonnell Douglas TA-4J Skyhawk de la unidad VC-13 de la Reserva sostiene un desigual enfrentamiento con un Grumman F-14A Tomcat del VF-114.

COMANDANTE DE LA FUERZA DE RESERVA AERONAVAL
Nueva Orleans, Louisiana (ComNavAirResFor)

- Reserve Carrier Air Wing Twenty (CVWR-20)
- Reserve Carrier Air Wing Thirty (CVWR-30)
- Helicopter Wing Reserve (HelWingRes)
- Reserve Patrol Wing Atlantic (ResPatWingLant)
- Reserve Patrol Wing Pacific (ResPatWingPac)
- Reserve Tactical Support Wing (ResTacSupWing)

Ala Aérea Embarcada Veinte de la Reserva (CVWR-20)
Jacksonville, Florida

Escuadrón	*Base*	*Tipo*
VF-201	Dallas, Texas	F-4S
VF-202	Dallas, Texas	F-4S
VA-203	Cecil Field, Florida	A-7E
VA-204	Nueva Orleans, Louisiana	A-7B
VA-205	Atlanta, Georgia	A-7B
VFP-206	Andrews, Maryland	RF-8G
VAK-208	Alameda, California	KA-3B
VAQ-209	Norfolk, Virginia	EA-6A
VAW-78	Norfolk, Virginia	E-2B

Ala Aérea Embarcada Treinta de la Reserva (CVWR-30)
Alameda, California

Escuadrón	*Base*	*Tipo*
VF-301	Miramar, California	F-4S
VF-302	Miramar, California	F-4S
VA-303	Lemoore, California	F/A-18A
VA-304	Alameda, California	A-7B
VA-305	Punta Mugu, California	A-7B
VAK-308	Alameda, California	KA-3B
VAQ-309	Whidbey Island, Washington	EA-6A
VAW-88	Miramar, California	E-2B

Helicopter Wing Reserve (HelWingRes)
North Island, California

Escuadrón	*Base*	*Tipo*
HAL-4	Norfolk, Virginia	HH-1K
HAL-5	Punta Mugu, California	HH-1K
HC-9	North Island, California	HH-3A
HS-74	South Weymouth, Massachusetts	SH-3D
HS-75	Willow Grove, Pennsylvania	SH-3D
HSL-84	North Island, California	SH-2F
HS-85	Alameda, California	SH-3D

Ala de Patrulla de la Reserva del Atlántico (ResPatWingLant)
Norfolk, Virginia

Escuadrón	*Base*	*Tipo*
VP-62	Jacksonville, Florida	P-3B
VP-64	Willow Grove, Pennsylvania	P-3A
VP-66	Willow Grove, Pennsylvania	P-3A
VP-68	Patuxent River, Maryland	P-3B
VP-92	South Weymouth, Massachusetts	P-3B
VP-93	Selfridge, Michigan	P-3B
VP-94	Nueva Orleans, Lousiana	P-3A
RMAU	Brunswick, Maine	P-3C

Ala de Patrulla de la Reserva del Pacífico (ResPatWingPac)
Moffett Field, California

Escuadrón	*Base*	*Tipo*
VP-60	Glenview, Illinois	P-3B
VP-65	Punta Mugu, California	P-3A
VP-67	Memphis, Tennessee	P-3A
VP-69	Whidbey Island, Washington	P-3A
VP-90	Glenview, Illinois	P-3B
VP-91	Moffett Field, California	P-3B

Ala de Apoyo Táctico de la Reserva (ResTacSupWing)
Nueva Orleans, Louisiana

Escuadrón	*Base*	*Tipo*
VC-12	Oceana, Virginia	TA-4J, A-4F
VC-13	Miramar, California	TA-4J, A-4F
VR-48	Andrews, Maryland	VC-131H
VR-51	Glenview, Illinois	C-9B
VR-55	Alameda, California	C-9B
VR-56	Norfolk, Virginia	C-9B
VR-57	North Island, California	C-9B
VR-58	Jacksonville, Florida	C-9B
VR-59	Dallas, Texas	C-9B
VR-60	Memphis, Tennessee	C-9B
VR-61	Whidbey Island, Washington	C-9B

Fe de erratas: El primer párrafo de la segunda columna de la tercera página de cubierta (Líneas Aéreas del Mundo) del fascículo 175 debe decir: «El primero (TC-SEC) fue entregado el 21 de enero de 1958, los cuatro restantes fueron incorporándose a la compañía algo más tarde, a lo largo de ese mismo año. Los...»

LAN Chile

El 5 de marzo de 1928 se constituía la Línea Aeropostal Santiago-Arica, cuyo parque de vuelo estuvo compuesto inicialmente por ocho de Havilland D.H.60 Gipsy Moth, a los que se unirían en 1930 dos Ford Tri-Motor. Esta compañía estuvo controlada por la Fuerza Aérea de Chile hasta 1932, en que fue adoptada por el gobierno y comenzó a utilizar el nombre actual.

A principios de los años treinta, la flota se enriqueció con dos Curtiss Condor, seis Potez 56 y algunos monoplanos Fairchild. Cuando la compañía inauguró sus operaciones, sus únicas rutas cubrían las regiones situadas al norte de Santiago extendiéndose hasta Arica, a unos 1 450 km. Los servicios a las difíciles regiones meridionales comenzaron a cubrirse en la segunda mitad del decenio de los treinta, en principio de forma irregular. En 1938 la cobertura meridional mejoró gracias a la recepción de dos Junkers Ju 86. En 1941 se adquirieron seis Lockheed L-10A Electra, a los que siguieron en 1946 los Lodestar.

El 13 de noviembre de 1947, la flota de LAN Chile se amplió con la recepción del primer Martin 2-0-2, matriculado CC-CLR. La dotación de aviones destinados a la red doméstica dio un importante paso adelante a finales de marzo de 1950, en que se recibieron dos de los doce de Havilland D.H.104 Dove 1, con las matrículas CC-CAA y CC-CAB. Con la puesta en servicio de los nuevos aviones pudieron abrirse nuevas rutas hacia las zonas del sur del país. A principios de 1955 se recibieron tres Douglas DC-6B. El primero de ellos, matriculado CC-CLD, llegó a Santiago el 29 de enero de 1955, y las rutas internacionales se prolongaron en 1956 hasta alcanzar Lima (Perú) y Guayaquil (Ecuador), ampliándose hasta Miami en agosto de 1958.

En julio de 1963 se pasó un pedido por tres Sud-Aviation SE 210 Caravelle VIR, con destino a las rutas internacionales de menor alcance. El primero de ellos (el CC-CCO) fue entregado el 6 de marzo de 1964 y entró en servicio en abril de ese mismo año; los otros dos reactores se recibirían durante esa misma primavera. Para la cobertura de los vuelos de la compañía a Nueva York, el 5 de abril de 1967 se adquirió de Lufthansa un Boeing 707-330B (CC-CEA); en fecha posterior, con ese mismo aparato se inauguraron los primeros servicios a Europa.

Para su despliegue en las rutas de pasaje de baja densidad, se encargaron nueve Hawker Siddeley HS 748, de los que el primero (matriculado CC-CEC) se recibió el 13 de julio de 1967. LAN Chile remplazó sus Caravelle en las principales rutas domésticas e internacionales por el Boeing 727-116, modelo del que los dos primeros ejemplares (matriculados CC-CAG y CC-CAQ) se entregaron el 6 y el 7 de febrero de 1968, respectivamente.

Para sustituir a los Boeing 727 se adquirieron dos Boeing 737; el primero, matriculado CC-CHJ, fue recibido el 22 de octubre de 1980, seguido por la versión mixta de carga y pasaje el 6 de marzo de 1981.

En diciembre de 1980 se optimizaron los servicios internacionales con la recepción del primer avión de fuselaje ancho, un McDonnell Douglas DC-10-30, alquilado de Laker Airways; en junio de 1982 se formalizaría la adquisición de dos DC-10 a la aerolínea Air New Zealand. En la actualidad, LAN Chile realiza vuelos de carga y pasaje a destinos domésticos y a siete puntos en América del Sur, además de a Miami, Nueva York, Madrid, París, Frankfurt, Papeete (en Tahití) y Nandi (en las Fidji).

Presente todavía en la reducida flota de LAN Chile, este Boeing 707-330B (CC-CCG) es utilizado en las rutas de largo alcance, principalmente con destino a Europa y Nueva York (foto John Roach/ALPS).

Fotografiado en Miami, el único Boeing 737-2A1 Advanced de LAN Chile muestra la nueva librea adoptada para los aviones de la compañía (foto John Roach/ALP).

Flota actual de LAN Chile

Boeing 707-321B

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
CC-CEI	20021	Valle Azapa
CC-CEK	19374	Toconao

Boeing 707-330B

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
CC-CCG	18462	Renaca
CC-CEA	18926	Volcan Llaima

Boeing 707-385C

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
CC-CEB	19000	Lago Ranco

Boeing 737-2A1 Advanced

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
CC-CHJ	22602	Arica

Boeing 737-2S2C Advanced

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
CC-CHU	21927	Magallanes

McDonnell Douglas DC-10-30

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
CC-CJS	46954	Santiago
CC-CJT	46950	Valparaíso

Flota suministrada por Editions JP

Libia

Fotografiado desde un interceptador de la US Navy, este Sukhoi Su-20 «Fitter-H» de las FARAL lleva misiles infrarrojos AA-2 «Atoll» en sus soportes internos (foto US Navy).

Importante aliada de la Unión Soviética y catalogada como «nación problemática» por muchos gobiernos occidentales, la República Árabe de Libia se autodefine como *Jamahiriya* (estado de masas) árabe, popular y socialista, en el que el secretario general del Congreso General del Pueblo es el coronel Gaddafi. Indudablemente, Libia ha prosperado desde que Gaddafi depuso al rey Idris y abolió la vieja monarquía. El petróleo supone la principal fuente de ingresos del país y su comercialización ha permitido a Gaddafi la adquisición de grandes cantidades de material militar en diversas fuentes, en muchas ocasiones superando las necesidades defensivas del país. Una de las principales características de la política libia de compra de armas es el influjo de los aviones de procedencia francesa y soviética en las Fuerzas Aéreas de la República Árabe de Libia (FARAL); cabe suponer que las ventas de aparatos soviéticos van acompañadas de condiciones crediticias a largo plazo e intereses relativamente bajos.

La gran importancia que la URSS concede a sus relaciones con Libia queda reflejada por el hecho de que ésta se halle en muchas ocasiones encabezando la lista de países receptores de material militar soviético de primera fila, recibiendo a veces prioridad sobre los componentes del Pacto de Varsovia. Un ejemplo de ello es el helicóptero de asalto Mil Mi-23 «Hind», que apareció en las filas de las FARAL antes de que fuese suministrado a otros países del área socialista; el del Mikoyan-Gurevich MiG-23 «Flogger» ha sido un caso similar.

Libia adquirió en Francia a principios de los años setenta más de 100 aviones Dassault-Breguet Mirage 5. Los ejemplares todavía en servicio son utilizados en misiones de reconocimiento, interceptación y cazabombardeo desde varias bases, incluida una de las principales, la de El Adén. A finales del pasado decenio se adquirieron 38 Dassault-Breguet Mirage F.1, de los que aún permanecen en operación unos 30, armados con misiles aire-aire Magic; actualmente se espera la formalización de pedidos por más Mirage F.1.

El ataque a larga distancia está asignado a un escuadrón de bombarderos Tupolev Tu-22 «Blinder». Doce aparatos, tripulados con toda seguridad por personal soviético, llegaron a Libia en medio de un gran despliegue publicitario iniciado a raíz de que la US Navy los fotografiase mientras sobrevolaban el Mediterráneo. Desde su base de Okba Ben Nafi, los «Blinder» de las FARAL han llevado a cabo incursiones contra fuerzas opositoras en Chad, siendo uno de ellos derribado, y en apoyo en su día de Idi Amín, resultando otro aparato abatido, esta vez por las fuerzas de Tanzania. En la actualidad, sin embargo, los diez Tu-22 restantes prácticamente no se utilizan en el marco de las operaciones libias en Chad.

Si bien el elemento de élite de las FARAL está constituido sin duda por los 58 MiG-25 «Foxbat» estacionados en la base área de Okba Ben Nafi, su auténtica espina dorsal son unos 100 Sukhoi Su-22 «Fitter», en torno a los 160 MiG-23 «Flogger» y 90 MiG-21 «Fishbed». Casi todos ellos han sido suministrados durante los últimos cinco años, pero no todos estos aparatos se hallan en operación, pues Libia sigue la política de conservar gran número de material en reserva por si fuese necesaria una movilización masiva. En la actualidad se está desarrollando un amplio y costoso programa de entrenamiento continuado de personal libio, programa en el que participan paquistaníes, norcoreanos y soviéticos, que también pilotan y cooperan en el entretenimiento de los aviones.

La flota de aviones de transporte se encuentra todavía a un nivel de desarrollo inferior a la de tipos de combate. Las FARAL utilizan siete tetramotores Lockheed C-130H Hercules, basados en Bengasi; otros ocho ejemplares, encargados y ya pagados, fueron embargados por el gobierno estadounidense en 1973. Una buena solución de compromiso es el escuadrón constituido por 20 Aeritalia G222, de adquisición relativamente reciente. Estos aparatos constituyen el único medio de transporte táctico de corto alcance. Para llenar parte de la ausencia de aparatos de transporte lejano se han adquirido en la Unión Soviética seis Ilyushin Il-76. Se espera que, en breve, concluyan las entregas de los Antonov An-26 solicitados, de los que por lo menos dos están ya en servicio.

Los aspirantes a pilotos comienzan su instrucción de vuelo a bordo de los aparatos italianos SIAI-Marchetti SF.260 en la academia de las FARAL de Zawiz, inaugurada en 1975. Se ha adquirido una cifra total de 240 de esos aviones en un intento por establecer una consistente formación básica sin tener que recurrir al envío de los alumnos a Gran Bretaña u otros países occidentales. Tras el curso inicial, los candidatos pasan al entrenador a reacción yugoslavo Soko Galeb, al que sigue la instrucción avanzada en el tipo checo Aero L-39 Albatros, basado también en Zawia. La conversión a los modelos avanzados a reacción se lleva a término en las versiones biplazas de los aparatos de combate, principalmente en los Mirage F.1BD, Mirage 5DD, MiG-21U, MiG-23U y MiG-25U.

Efectivos de vuelo de las FARAL

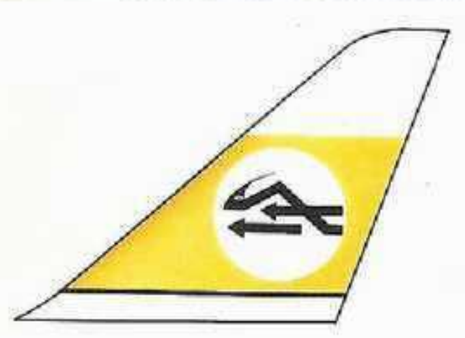
Aviones de combate	*N.º*
Tupolev Tu-22 'Blinder'	10
Mikoyan-Gurevich MiG-25 'Foxbat'	58
MiG-23MF 'Flogger'	143
MiG-23BM 'Flogger'	18
MiG-21 'Fishbed'	94
Sukhoi Su-22 'Fitter'	100
Dassault-Breguet Mirage F.1AD	16
Mirage F.1ED	16 + 26 bajo pedido
Mirage F.1BD	6 + 6 bajo pedido
Mirage 5D/DE/DD/DR	50
Aviones de transporte	
Lockheed C-130H Hercules	7
Aeritalia G222	20
Ilyushin Il-76T/M 'Candid'	6
Antonov An-26 'Curl'	2 +
Dassault-Breguet Falcon 20	2
Lockheed JetStar	2
Meridionali/Boeing CH-47C Chinook	19 + 20 bajo pedido
Aérospatiale SA.321M/GM Super Frelon	9
Aérospatiale SA.316 Alouette III	10
Mil Mi-2 'Hoplite'	30 +
Mil Mi-8 'Hip'	12
Mil Mi-14 'Haze'	10
Mil Mi-24 'Hind'	25
Agusta-Bell AB.212	2
Agusta-Sikorsky AS-61A-4	1
Escuela	
SIAI-Marchetti SF.269WL	240
SOKO Galeb	50
Aerol L-39ZO Albatros	30 +

Efectivos del Ejército

Aérospatiale SA.342 Gazelle	40
Agusta A.109 Hirundo	pocos
Agusta-Bell AB.206	5

Libyan Arab Airlines

El ubicuo Boeing 727. Libyan Arab Airlines utiliza este modelo en la mayoría de vuelos a Europa, en servicios regulares. El rectángulo verde delante del nombre de la compañía representa la bandera del país (el color verde es distintivo del Islam).



En setiembre de 1964 se constituyeron, como sucesoras de Libiavia y United Libyan Airlines, las Kingdom of Libya Airlines. La primera compañía mencionada operaba desde julio de 1958 con aviones Douglas DC-6B alquilados de la aerolínea francesa UAT. La nueva empresa comenzó a volar con dos Sud-Aviation Caravelle (matriculados 5A-DAA y 5A-DAB) de Trípoli a París, en agosto de 1965.

Con vistas a establecer servicios regionales y domésticos, la aerolínea alquiló de la compañía italiana ATI dos Fokker F.27: el primero (I-ATIS) se utilizó entre 1964 y 1969, y en la actualidad los aparatos de este tipo llevan a cabo vuelos de corto alcance, principalmente uniendo las instalaciones petrolíferas en el desierto. Poco después del *coupd'état* que derrocó al rey Idris, la compañía fue rebautizada Libyan Airlines (1 de setiembre de 1969).

A finales de 1970 y principios de 1971 los servicios internacionales fueron reforzados mediante la adquisición de los dos primeros Boeing 727-224 (5A-DAH y 5A-DAI); posteriormente se recibieron más Modelos 727 y los Caravelle fueron retirados en 1976. Ese mismo año, el 19 de julio, la compañía recibió su primer Boeing 707-3L5C (matriculado 5A-DAK), que sustituyó al Boeing 707 alquilado de BMA.

Para complementar sus rutas domésticas y regionales, Libyan Arab Airlines encargó siete Fokker F.28 Mk 4000 Fellowship. Los dos primeros (5A-DLU y DLV) se recibieron en noviembre de 1983.

Actualmente, se llevan a cabo servicios de pasaje y carga desde Trípoli, Bengasi y Sebha a 17 destinos europeos y cinco asiáticos, cubriéndose vuelos al norte de África y una amplia red de operaciones domésticas.

Este Lockheed L-1329 JetStar 8 es uno de los dos aparatos de este tipo utilizados por Libyan Arab Airlines en calidad de aviones VIP para el gobierno del país.

Flota actual de Libyan Arab Airlines

Airbus Industrie A300B4
Bajo pedido
cuatro aviones

Airbus Industrie A310
Bajo pedido
cuatro aviones

Boeing 707

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Tipo*
TF-VLP	18964	-351C
5A-DAK	21228	-3L5C
5A-DIK	18881	-328C
5A-DJM	19378	-321B
5A-DJS	—	—
5A-DJT	—	—
5A-DLT	18686	-328B

Boeing 727-224

N.º Reg.	*N.º Constr.*
5A-DAK	20245

Boeing 727-2L5

N.º Reg.	*N.º Constr.*
5A-DIA	21050
5A-DIB	21051
5A-DIC	21052
5A-DID	21229
5A-DIE	21230
5A-DIF	21332
5A-DIG	21333
5A-DIH	21539
5A-DII	21540

Fokker F.27 Mk 400 Friendship

N.º Reg.	*N.º Constr.*
5A-DBE	10275
5A-DBQ	10516

Fokker F.27 Mk 500 Friendship

N.º Reg.	*N.º Constr.*
5A-DJE	10604
5A-DJF	10611

Fokker F.27 Mk 600 Friendship

N.º Reg.	*N.º Constr.*
5A-DBO	10513
5A-DBP	10515
5A-DBS	10519
5A-DBT	10521
5A-DDU	10586
5A-DDV	10588
5A-DLK	10635
5A-DLM	10636
5A-DLN	10640
5A-DLO	10644
5A-DLP	10645
5A-DLQ	10646
5A-DLR	10647
5A-DLS	10648

Bajo pedido
dos aviones 10657/58

Fokker F.28 Mk 4000 Fellowship

N.º Reg.	*N.º Constr.*
5A-DLU	11197
5A-DLV	11200
5A-DLW	11194

Bajo pedido
cuatro aviones

Ilyushin Il-76T

N.º Reg.
5A-DKK
5A-DLL
5A-DMM
5A-DRR
5A-DZZ

Se utilizan también dos Dassault-Breguet Falcon 20C, dos Grummann Gulfstream II y dos Lockheed JetStar.

Flota suministrada por Editions JP

Linjeflyg

Linjeflyg fue constituida por SAS y AB Aerotransport el 2 de abril de 1957 para tomar a su cargo los servicios interiores de transporte de pasaje y de prensa cubiertos por Airtaco AB desde 1950. El 14 de abril se iniciaron los vuelos de pasaje desde Estocolmo a Kalmar y Visby, y a finales de 1957, utilizando ocho Douglas DC-3, cuatro Lockheed Lodestar y un Lockheed 12, Linjeflyg llevaba a cabo servicios desde Malmo, en el sur, a Nordmuling, en el norte de Suecia. Se adquirieron de SAS otros seis DC-3 y comenzó a crecer la red interior de la compañía.

Para hacer frente a esa expansión se necesitaba un avión más capaz que el DC-3, que resultó ser el Convair CV-440. El primero de ellos (SE-CRL) se recibió el 21 de enero de 1960, y entre esa fecha y el 29 de setiembre de 1971 SAS transfirió 20 aparatos de ese tipo a Linjeflyg. Los Convair incorporaban 52 asientos fácilmente desmontables a fin de que pudiesen ser rápidamente convertidos en transporte de periódicos. Para complementar a los CV-440 se adquirieron cuatro Nord 262, de los que el primero se recibió el 6 de mayo de 1967 con la matrícula SE-CCR; este modelo fue dado de baja en febrero de 1974.

Actualmente, esta aerolínea utiliza solamente aviones Fokker F.28 Fellowship, el primero de los cuales (SE-DGA) se recibió en Bromma el 18 de mayo de 1973. La compañía cubre servicios regulares de pasaje y carga a 25 destinos interiores, así como operaciones *charter* a numerosos puntos de la Europa noroccidental.

Flota de Linjeflyg

Fokker F.28 Fellowship Mk 1000

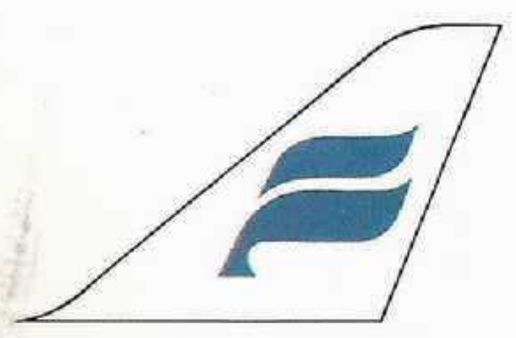
N.º Reg.	*N.º Constr.*
SE-DGA	11067
SE-DGB	11068
SE-DGC	11069

Fokker F.28 Fellowship Mk 4000

N.º Reg.	*N.º Constr.*
SE-DGD	11111
SE-DGE	11112
SE-DGF	11115
SE-DGG	11116
SE-DGH	11120
SE-DGI	11122
SE-DGK	11123
SE-DGL	11126
SE-DGM	11128
SE-DGN	11130
SE-DGO	11190
SE-DGP	11191
SE-DGR	11204

La aerolínea doméstica sueca Linjeflyg emplea exclusivamente el Fokker Fellowship, cuya Serie 400 (en la foto) tiene cabida para 85 pasajeros.

Flota suministrada por Editions JP



Icelandair

El 3 de junio de 1937 se fundó la aerolínea islandesa Flugfelag Akureyrar, que el 4 de mayo de 1938 comenzó a operar con un único hidroavión Waco que se accidentó durante el primer invierno de la II Guerra Mundial. En 1940, y con un nuevo Waco, la aerolínea fue reconstituida como Flugfelag Islands, y con dos de Havilland D.H.89A recibidos en 1942 llevó a cabo servicios a las partes más remotas del país. El 27 de mayo de 1946 comenzaron las operaciones internacionales a Copenhague, vía Prestwick, utilizando aviones Catalina alquilados de Scottish Airlines. Más tarde, aparatos Consolidated Liberator cubrieron el primer sector y Douglas DC-3 el segundo.

El 10 de abril de 1948, Flugfelag inauguró su primer servicio con el Douglas DC-4, entre Islandia y Dinamarca (que más tarde se extendería hasta Oslo). El 3 de mayo de 1949 comenzó un servicio directo a Londres en conjunción con Loftleidir (otra aerolínea islandesa, formada el 10 de marzo de 1944). Se abrieron más vuelos interiores, y en febrero de 1952 la compañía asumió las operaciones domésticas de Loftleidir. En 1956, Flugfelag adoptó su denominación actual de Icelandair.

El 3 de mayo de 1957 tuvo lugar el primer servicio de la compañía con el Vickers Viscount, entre Reykjavik y Copenhague; los DC-4 se conservaron para los vuelos *charter*. Con destino a sus rutas domésticas, Icelandair eligió el Fokker F.27: el primero (TF-FIJ) le fue entregado el 4 de mayo de 1965. Dos años después, el 22 de junio de 1967, la compañía recibió su primer reactor puro, un Boeing 727-108C.

Icelandair y Loftleidir se fusionaron el 1 de agosto de 1973 pero siguieron operando por separado hasta el 1 de octubre de 1979, en que se integraron plenamente sus servicios.

Actualmente, Icelandair lleva a cabo vuelos regulares de pasaje y carga a Nueva York, Chicago y Washington en Estados Unidos, y a París, Londres, Glasgow, Oslo, Estocolmo, Gothenburgo, Copenhague, Frankfurt y Luxemburgo en Europa, además de a las islas Faroe y a Groenlandia. Cubre también once puntos interiores, así como *charters* domésticos e internacionales.

Flota de Icelandair

Boeing 727-155C

N.º Reg.	*N.º Constr.*
TF-FLJ	19619

Boeing 727-185

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
TF-FLG	19826	Heimfari

Boeing 727-208

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
TF-FLI	22295	Fronfari

Douglas DC-8-55

N.º Reg.	*N.º Constr.*
N916R	45753

Douglas DC-8-63

N.º Reg.	*N.º Constr.*
TF-FLU	45999
TF-FLV	46121

Fokker F.27 Friendship Mk 200

N.º Reg.	*N.º Constr.*
TF-FLM	10263
TF-FLN	10255
TF-FLO	10414

Fokker F.27 Friendship Mk 500

N.º Reg.	*N.º Constr.*
TF-FLR	10417

Flota suministrada por Editions JP

LOT: Polskie Linie Lotnicze

La compañía aérea polaca Polskie Linie Lotnicze (LOT) tiene sus raíces en dos aerolíneas privadas, Aero Lloyd Warschau y Aero TZ, fundadas ambas en 1922. Estas dos empresas comenzaron a operar exclusivamente con aviones Junkers F 13: Aero Lloyd inició sus servicios entre Varsovia y Danzig y Lwow el 5 de setiembre de 1922, y Aero TZ comenzó volando de Varsovia a Posen, vía Lodz, y a la ciudad checa de Brno. En 1925, Aero Lloyd adquirió las participaciones de sus accionistas alemanes y fue rebautizada Aerolet.

El 1 de enero de 1929, el transporte aéreo comercial fue asumido por completo por el gobierno polaco, nacionalización de la que nació Polskie Linie Lotnicze (LOT). La nueva compañía utilizaba tipos Junkers F13, Fokker F. VIIA y, desde finales de ese año, Fokker F.VIIB-3m. En 1934 se inauguró una ruta entre Varsovia y Beirut, vía Lwow, Cernauti, Bucarest, Sofía, Salónica, Atenas y Tel Aviv. Al poco tiempo se pudo iniciar un servicio entre Londres y Beirut, en el que se utilizaban Dougas DC-2 de LOT. Los dos primeros ejemplares, matriculados SP-ASK y SP-ASL, fueron entregados el 3 de agosto de 1935. En el transcurso de los dos primeros meses de 1936 se recibieron cuatro Lockheed L.10 Electra (matriculados de SP-AYA a SP-AYD), que fueron utilizados para inaugurar los servicios a Copenhague vía Gdynia, y a Helsinki vía las capitales de los estados bálticos. LOT empleó asimismo una flota de Junkers Ju 52/3m que, al igual que los DC-2, estuvieron propulsados por motores Bristol Pegasus.

El 1 de setiembre de 1939 Polonia fue invadida por los alemanes, y todos los vuelos civiles cesaron de inmediato. De los aviones que entonces integraban su flota, dos DC-2 y 15 Electra y Super Electra, sólo un Electra no consiguió escapar a los países vecinos. Antes de que concluyesen las hostilidades, el 6 de marzo de 1945, LOT fue reconstituida y adquirió inmediatamente 20 Lisunov Li-2, con los que se restablecieron los servicios a Londres a finales de ese año. En 1946 se compraron nueve Douglas DC-3 (matriculados de SP-LCA a SP-LCI), seguidos por los tres primeros de cinco SNCASE SE.161 Languedoc el 5 de julio de 1947 y matriculados de SP-LDB a SP-LDD. Una ulterior modernización tuvo efecto el 24 de abril de 1949, cuando el primer Ilyushin Il-12 (SP-LHB) fue matriculado para la compañía; tres ejemplares de este modelo permanecieron en servicio hasta el 6 de noviembre de 1959. En 1955 comenzaron los servicios regulares a Moscú y el 20 de junio de ese año se matriculó para la aerolínea su primer Ilyushin Il-14 (SP-LNA). Este modelo remplazaría a los viejos Il-12. Para complementar a los Il-14 se adquirieron cinco Convair CV-240, de los que el primero, matriculado SP-LPB, arribó a Varsovia el 2 de octubre de 1957.

El primer avión a turbohélice utilizado por la compañía fue el Ilyushin Il-18, cuyo primer ejemplar entró en servicio entre Varsovia y Moscú el 25 de abril de 1961 con la matrícula SP-LSA. Este nuevo modelo permitió a LOT expandir y mejorar su red de cobertura a Oriente Medio, así como operar por vez primera con destino a África. Para asistir a los Il-18 en las rutas de pasaje de menor densidad se compraron tres Vickers Tipo 804 Viscount, de los que el primero (SP-LVB) sería entregado el 11 de noviembre de 1962.

La disposición interior del Il-62 cuenta básicamente con dos cabinas; las delantera y trasera pueden acomodar, respectivamente, 66 y 102 pasajeros en clase económica. El aparato de la fotografía es el Il-62M SP-LMC de LOT (foto Austin J. Brown)

Para remplazar a los Il-14 en la red doméstica y en algunas rutas internacionales se recibieron diez Antonov An-24V en 1966; el ejemplar inicial (SP-LTA) llegó el 22 de marzo y entró en operación entre Varsovia y Wroclaw el 20 de abril de ese año. Estos turbohélices siguen constituyendo la espina dorsal de la red doméstica y de corto alcance de la compañía. Los primeros reactores de LOT fueron los Tupolev Tu-134 SP-LGA y SP-LGB, puestos en servicio en noviembre de 1968. En la primeravera de 1972 comenzaba a operar el Ilyushin Il-62, de mayor tamaño, entre Varsovia y Londres, Milán, Moscú y París.

Hoy día, los servicios regulares interiores de LOT unen Varsovia con Gdańsk, Slupsk, Koszalin, Szczecin, Poznán, Wroklaw, Katowice, Kraków, Rzeszów y Zielona Góra, al tiempo que la red internacional cubre Europa, América del Norte, Oriente Medio, África del Norte y Asia.

Flota actual de LOT

Antonov An-12

N.º Reg.	*N.º Constr.*
SP-LZB	6344308

Antonov An-24RV

N.º Reg.	*N.º Constr.*
SP-LTS	27307903
SP-LTZ	87304504

Antonov An-24V

N.º Reg.	*N.º Constr.*
SP-LTA	67302203
SP-LTB	67302205
SP-LTC	67302208
SP-LTD	67302209
SP-LTG	67302504
SP-LTH	67302505
SP-LTI	67302506
SP-LTK	67302507
SP-LTL	77302905
SP-LTM	87304406
SP-LTO	67302801
SP-LTP	67302802
SP-LTR	07306006
SP-LTT	97305701

Ilyushin Il-18D

N.º Reg.	*N.º Constr.*
SP-LSI	186008905

Ilyshin Il-18E

N.º Reg.	*N.º Constr.*
SP-LSF	185008601
SP-LSG	185008603

Ilyushin Il-18V

N.º Reg.	*N.º Constr.*
SP-LSA	180002403
SP-LSB	180002404
SP-LSC	181002805
SP-LSD	184007102
SP-LSE	180002504
SP-LSH	185008701

Ilyushin Il-62M

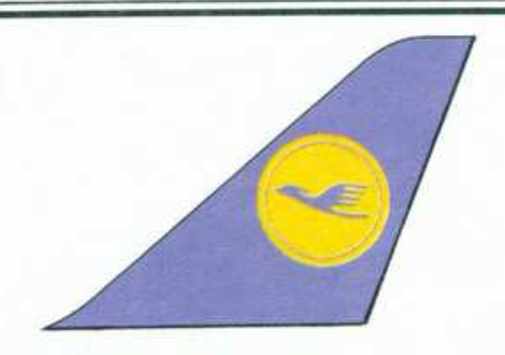
N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
SP-LBA	2932526	Juliusz Sowacki
SP-LBB	1034152	Jgnacy Paderewski
SP-LBC	3036253	Joseph Conrad-Korzeniowski
SP-LBD	1138234	
SP-LBE	1138546	
SP-LBF	2343554	

Ilyushin Il-86
Bajo pedido
un ejemplar

Tupolev Tu-134A

N.º Reg.	*N.º Constr.*
SP-LHA	1808
SP-LHB	1809
SP-LHC	1810
SP-LHD	48400
SP-LHE	48405
SP-LHF	2005
SP-LHG	2008

Flota suministrada por Editions JP



Lufthansa

La historia de Lufthansa puede remontarse a la Deutsche Luftreederei, que se constituyó en 1919. La Deutsche Lufthansa nació el 6 de enero de 1926, y hacia 1939 se había convertido en la línea aérea más importante de Europa, cubriendo una extensa red continental y efectuando servicios a América del Sur, Bangkok y Oriente Medio. Además de sus propios sistemas, Lufthansa se había asociado también a las líneas aéreas de América del Sur y China. En la primera parte de la década de los treinta, la línea comercial entrenó subrepticiamente pilotos para la Luftwaffe: en 1939 estas tripulaciones se convirtieron en la columna vertebral de los escuadrones de bombardeo de las Fuerzas Aéreas alemanas. La compañía abandonó las operaciones en abril de 1945.

El 6 de enero de 1953 se constituyó un *holding* con el nombre de Luftag, apoyado por los Ferrocarriles de Alemania Federal y el estado de Renania del Norte-Westfalia. Poco después, con financiación privada y estatal, la nueva línea aérea encargó cuatro Lockheed L-1049G Super Constellation y cuatro Convair CV-340. El 16 de agosto de 1954, la Luftag cambió su nombre por el actual, Deutsche Lufthansa AG. Menos de un año después, el 1 de abril de 1955, la compañía realizó su primer vuelo nacional, para el que utilizó un Convair CV-340. Pronto los vuelos de Lufthansa llegaron a varias ciudades europeas, Londres, Madrid y París entre las primeras. El 8 de junio del mismo año se inauguraba el primer servicio intercontinental entre Hamburgo y Nueva York, vía Dusseldorf y Shannon, con un Lockheed L-1049G Super Constellation.

En diciembre de 1958 entraba en servicio el primer turbohélice, un Vickers Viscount 814. El primero de estos aparatos, registrado como D-ANUN, había sido entregado el 5 de octubre de 1958. El 3 de febrero de 1960 Lufthansa recibía su primer Boeing 707-430, que el 17 de marzo de 1960 realizó el vuelo inaugural de servicio entre Frankfurt y Nueva York. Fue seguido por el Boeing 727-230, cuyo primer ejemplar (registrado como D-ABIB y llamado *Augsburg*) fue entregado el 22 de febrero de 1964 y utilizado principalmente en rutas europeas. Lufthansa fue la primera línea no norteamericana que encargó Boeing 737 (comienzos de 1965); los dos primeros ejemplares, registrados como D-ABEB y D-ABEC, fueron entregados el 27 de diciembre de 1967. Este tipo se usó casi exclusivamente en la red europea.

El primer avión de fuselaje ancho que utilizó la compañía fue un Boeing 747-130, entregado el 10 de marzo de 1970. Junto con el Douglas DC-10-30 este tipo constituye la base de la flota intercontinental de la Lufthansa. En las rutas más cortas se utilizan el Airbus Industrie A300, el Boeing 727 y el Boeing 737.

La compañía transporta pasajeros y carga a 119 puntos, situados en 73 países de los cinco continentes.

Las principales subsidiarias de la Lufthansa son la Condor Flugdients, constituida en 1961 a fin de realizar vuelos charter y de turismo para la compañía matriz, y la German Cargo Services, formada en 1976 para establecer un servicio no regular de carga.

Lufthansa es el mayor usuario de aviones Boeing. La fotografía muestra al *Moenchengladbach*, uno de los 22 Boeing Advanced 727-230 actualmente en servicio con la compañía alemana (foto Lufthansa).

Flota actual de Lufthansa

Airbus Industrie A300B2-1C

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
D-AIAA	021	Garmisch-Partenkirchen
D-AIAB	022	Rudesheim am Rhein
D-AIAC	026	Luneburg
D-AIAD	048	Westerland-Sylt
D-AIAE	052	Neustadt an der Weinstrasse
D-AIAF	132	

Airbus Industrie A300B4-2C

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
D-AIBA*	053	Rothenburg ob der Tauber
D-AIBB	057	Freudenstadt/Schwarzwald
D-AIBC	075	Lidau/Bodensee
D-AIDB	076	Erbach/Odenwald
D-AIBF	077	Kronberg in Taunus

* en préstamo a Air Algerie

Bajo pedido

25 Airbus Industrie A310-201 a entregar a partir de 1983.

Beechcraft Bonanza F33A

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Observaciones*
D-EIZE	CE-774	de entrenamiento
D-EIZF	CE-775	de entrenamiento
D-EIZG	CE-779	de entrenamiento
D-EIZH	CE-784	de entrenamiento
D-EIZI	CE-786	de entrenamiento
D-EIZJ	CE-788	de entrenamiento
D-EIZK	CE-789	de entrenamiento

Beechcraft King Air B90

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Observaciones*
D-ILTO	LJ-453	propiedad del gobierno
D-ILTY	LJ-456	propiedad del gobierno

Beechcraft King Air C90

N.º Reg.	*N.º Constr.*
D-ILHA	LJ-509
D-ILHB	LJ-510
D-ILHC	LJ-544
D-ILHD	LJ-545

Boeing 707-330B

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
D-ABUD	18927	Nurnberg
D-ABUF	18928	
D-ABUH	18930	Dortmund
D-ABUL	19315	Duisburg
D-ABUM	19316	Bremen

Boeing 727-230

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
D-ABCI	20430	Karlsruhe
D-ABDI	20431	Lubeck
D-ABFI	20526	Munster
D-ABGI	20526	Leverkusen

Boeing Advanced 727-230

N.º Reg	*N.º Constr.*	*Nombre*
D-ABHI	20560	Monchengladbach
D-ABKI	20673	Bremerhaven
D-ABLI	20674	Ludwigshafen am Rhein
D-ABQI	20757	Hildesheim
D-ABRI	20788	Esslingen
D-ABSI	20789	Hof
D-ABKA	20889	Heidelberg
D-ABKB	20900	Augsburg
D-ABKC	20901	Braunschweig
D-ABKD	20902	Freiburg
D-ABKE	20903	Mannheim
D-ABKF	20904	Saarbrucken
D-ABKG	20905	Kassel
D-ABKH	20906	Kiel
D-ABKJ	20918	Wiesbaden
D-ABKM	21442	Hagen
D-ABKN	21618	Ulm
D-ABKP	21619	Krefeld
D-ABKQ	21620	Mainz
D-ABKR	21621	Bielefeld
D-ABKS	21622	Oberhausen
D-ABKT	21623	Aaechen

Boeing Advanced 737-230

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
D-ABFA	22144	Regensburg
D-ABFC	22115	Wurzburg
D-ABFD	22116	Bamberg
D-ABFF	22117	Gelsenkirchen
D-ABFH	22118	Pforzheim
D-ABFK	22119	Wuppertal
D-ABFL	22120	Coburg
D-ABFM	22121	Osnabruck
D-ABFN	22122	Kempten
D-ABFP	22123	Offenbach
D-ABFR	22124	Solingen
D-ABFS	22125	Oldenburg
D-ABFU	22126	Muhlheim am der Ruhr
D-ABFW	22127	Wolfsburg
D-ABFX	22128	Tubingen
D-ABFY	22129	Gottingen
D-ABFZ	22130	Wilhelmshaven
D-ABHA	22131	Koblenz
D-ABHB	22132	Goslar
D-ABHC	22133	Friedrichshafen
D-ABHF	22134	Heilbronn
D-ABHH	22135	Marburg
D-ABHK	22136	Bayreuth
D-ABHL	22137	Worms
D-ABHM	22138	Landshut
D-ABHN	22139	Trier
D-ABHP	22140	Erlangen
D-ABHR	22141	Darmstadt
D-ABHS	22142	Remscheid
D-ABHU	22143	Baden-Baden

Bajo pedido

D-ABFB	22113	Flensburg
D-ABHW	22643	

Boeing 737-230C

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
D-ABBE	20253	Remscheid
D-ABCE	20254	Landschut
D-ABDE	20255	Bamberg
D-ABFE	20256	Trier
D-ABGE	20257	Erlangen
D-ABHE	20258	Darmstadt

Boeing 747-230B

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
D-ABYN	21589	Baden-Wurttemberg
D-ABYP	21590	Niedersachsen
D-ABYQ	21591	Bremen

Boeing 747-230B(SCD)

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
D-ABYJ	21220	Hessen
D-ABYK	21221	Rheinland-Pfalz
D-ABYL	21380	Saarland
D-ABYM	21588	Schleswig-Holstein
D-ABYR	21643	Nordrhein-Westfalen
D-ABYS	21644	Bayern
D-ABYT	22363	Hamburg
D-ABYW	22669	

Bajo pedido

D-ABYX	22670
D-ABYY	22671

Boeing 747-230F(SCD)

N.º Reg.	*N.º Constr.*
D-ABYO	21592
D-ABYU	22668

Luxair/Cargolux

La Société Luxembourgeoise de Navigation Aérienne (Luxembourg Airlines) fue fundada en 1948, e inauguró sus servicios el 2 de febrero del mismo año con tres Douglas DC-3 alquilados (registrados LX-LAA a LX-LAC) y un de Havilland D.H. 89A Dragon Rapide (registrado LX-LAD) alquilado a Scottish Aviation. La compañía también recibió aparatos y asistencia técnica de las líneas aéreas norteamericanas Seaboard and Western Airlines, hasta que la compañía Luxembourgeoise cesó en 1958. Reestructurada en 1961 con ayuda del gobierno de Luxemburgo y de bancos e inversores locales, se le dio el nombre completo de Société Anonyme Luxembourgeoise de Navigation Aérienne, que en 1962 se cambió por el actual.

A partir del mes de abril de 1964, la compañía utilizó Lockheed L-1649A Starliner, entre Luxemburgo y Sudáfrica. Estos aparatos eran propiedad de la compañía sudafricana Trek Airways, pero volaban con los colores de Luxair. En 1969, Trek Airways se hizo cargo del servicio y utilizó Boeing 707 para cubrir la ruta; pero poco después cesó las operaciones.

En 1969, Luxair alquiló un Sud-Aviation SE 210 Caravelle VI R (registrado LX-LGE), que realizó su primer servicio entre Luxemburgo y Palma de Mallorca en marzo de 1970. En 1972, este primer Caravelle fue seguido por dos nuevos aparatos, alquilados inicialmente a Austrian Airlines y después adquiridos en firme. Estos tres aviones se convirtieron en la columna vertebral de la flota, que desarrolló vuelos a diversos centros de atracción turística.

Actualmente, Luxair utiliza dos Boeing 737-2CP. El primero de ellos fue entregado el 2 de diciembre de 1977 (registrado LX-LGH y bautizado con el nombre de *Prince Guillaume*). Este tipo de avión se emplea en las rutas a Europa y a puntos del Mediterráneo. Los Boeing 737 sustituyeron a los Caravelle, que fueron vendidos en 1978 a SAN (Ecuador). Los Fokker F.27 Friendship (el primero se suministró el 7 de mayo de 1973, registrándose como LX-LGA) se utilizan en rutas de corto alcance, mientras que el único Boeing 707 cubre la ruta a Sudáfrica.

Luxair participa en el capital de otras compañías: Cargolux (33 %), Luxair Tours y Luxair Executive SA (24 y 99 % respectivamente), e ITLUX (51 por ciento).

Luxair utiliza un Fokker Friendship Mk 400. La gran puerta de carga de este avión permite utilizarlo para transporte de pasajeros o de carga (foto Luxair).

Flota actual de Luxair

Boeing 707-344B

N.º Reg.	*N.º Constr.*
LX-LGU	19133

Boeing 737-2C9

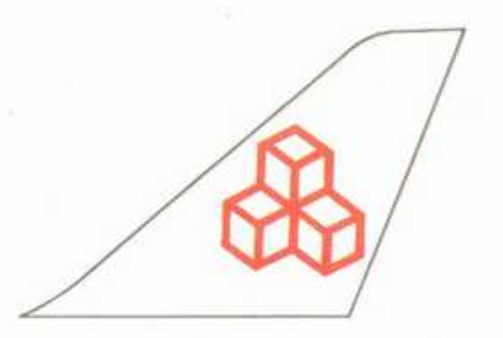
N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
LX-LGH	21443	Prince Guillaume
LX-LGI	21444	Princesse Marie Astrid

Fokker F.27 Friendship Mk 100

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
LX-LGA	10224	Prince Henri
LX-LGB	10269	Prince Jean

Fokker F.27 Friendship Mk 400

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
LX-LGD	10338	Princesse Margarethe



Cargolux Airlines International SA

El 4 de marzo de 1970, Luxair, Loftleidir, la compañía naviera sueca Selenia AB y un grupo de accionistas privados de Luxemburgo constituyeron la Cargolux Airlines International SA. Esta compañía nació con el objetivo de efectuar servicios de transporte en todo el mundo desde su base en el aeropuerto Findel de Luxemburgo.

El primer tipo de avión utilizado por la compañía fue el Canadair CL-44J, adquirido a las líneas aéreas islandesas Loftleidir. El primer aparato se entregó el 14 de abril de 1970, y fue registrado como TF-LLJ y bautizado con el nombre *City of Luxembourg*. La compañía inició sus operaciones en mayo del mismo año, con rutas regulares al Medio y Lejano Oriente, África, EE UU y Australia, así como vuelos charter por todo el mundo. El último Canadair CL-44J al servicio de la compañía fue vendido el 12 de mayo de 1979; antes de dicha fecha, Cargolux participó en la formación de Aero Uruguay. El primer CL-44J fue alquilado a la nueva compañía el 5 de noviembre de 1977. Al cabo de un año, Aero Uruguay subcontrató un Boeing 707-331C de Cargolux, para sustituir al CL-44J.

El 6 de octubre de 1973, Cargolux subarrendó su primer Douglas DC-8-61CF (registrado TF-BCV) de Loftleidir, que había alquilado el avión a la Trans International. La compañía adoptó como estándar los Douglas DC-8-63CF y adquirió el primer avión de este tipo el 7 de octubre de 1975, a Flying Tigers, registrándolo inicialmente como LX-BCV, y luego como TF-BCV.

El último acontecimiento notable en el desarrollo de la flota de Cargolux ha sido la adquisición de un Boeing 747-2R7F, suministrado el 10 de octubre de 1980. Este avión, registrado como LX-DCV y denominado *City of Luxembourg*, es el más pesado de todos los aviones civiles registrados en el mundo, con un peso bruto de 377 850 kg. En el momento actual, Cargolux dispone de un segundo Boeing 747-2R7F y los Douglas DC-8-63CF, con los que efectúa todos sus servicios de transporte.

Flota actual de Cargolux Airlines

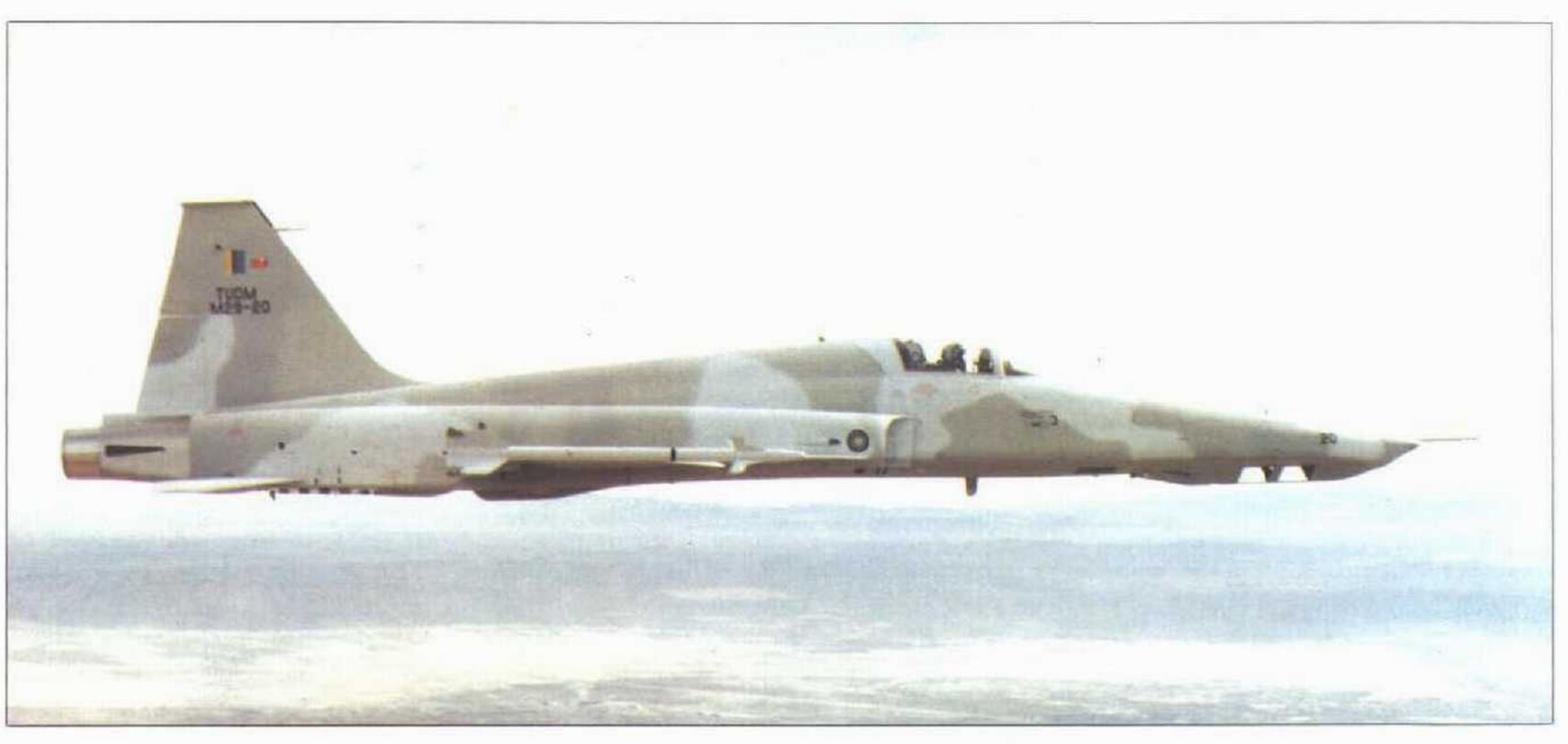
Boeing 747-2R7F(SCD)

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
LX-DCV	21650	City of Luxembourg
LX-ECV	22390	City of Esch sur Alzette

Douglas DC-8-63CF

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
LX-ACV	45989	
TF-BCV	46002	
TF-CCV	45900	City of Echternach

Malaysia



Los dos ejemplares adquiridos por las RFAM han supuesto las dos primeras ventas del avión de reconocimiento RF-5E Tigereye. Apréciese el nuevo tipo de insignia nacional.

La naturaleza geográfica de Malaysia, con una larga faja costera y una selva tupida, es una de las principales preocupaciones de los gobernantes del país, pues una orografía de esas características es campo abonado para fuerzas guerrilleras: los dirigentes de Malaysia se resisten a olvidar los duros combates que en la década de los cincuenta se libraron en su territorio contra fuerzas de izquierda. Al norte se hallan Thailandia y Birmania, otros dos países cuya máxima preocupación es el resurgimiento de movimientos comunistas, mientras que al sur se encuentra Singapur, con el que Malaysia tiene firmado un pacto de defensa mutua.

Ambos países están adscritos, junto con Australia, Nueva Zelanda y Gran Bretaña, a un convenio de cooperación militar. Como parte del mismo, con el que se quiere dar una imagen de estabilidad en la zona, los cinco países llevan a cabo ejercicios conjuntos a fin de asegurar el alto nivel de sus respectivas fuerzas en previsión de una posible aparición de potencias extrañas con fines agresivos. La contribución australiana comprende el destacamento de dos escuadrones de Dassault Mirage III en la base de Butterworth, Malaysia.

Las Reales Fuerzas Aéreas de Malaysia (Tentera Udara Diraja Malaysia) tienen en la actualidad un potencial de primera línea de sólo 20 aviones de combate (13 Northrop F-5E y siete Canadair CL-41G). Problemas financieros han impedido cualquier expansión de este servicio, pero los gobernantes del país, que no quieren que Malaysia siga el mismo camino que Vietnam del Sur, Laos o Kampuchea (Camboya), han decidido la adquisición de 40 cazabombarderos McDonnell Douglas A-4 Skyhawk que, tras ser reacondicionados por la firma estadounidense Grumman Aircraft, serán entregados en el curso de 1984; el contrato especifica también la conversión de seis aparatos en biplazas de entrenamiento. La adquisición de los Skyhawk ha sido influenciada por el hecho de que Singapur cuente con una flota de estos aparatos, compatibilidad acrecentada por los F-5E que Singapur posee como interceptadores estándar. Malaysia piensa encargar más F-5E, pero por el momento sólo se han servido dos RF-5E Tigereye de reconocimiento.

En 1980, para llevar a cabo misiones de salvamento y de patrulla marítima en largo alcance sobre las aguas jurisdiccionales, se adquirieron tres Lockheed C-130H-MP Hercules. Estos aparatos son asimismo un refuerzo importante de la flota de transporte, integrada por seis Hercules estándar y 16 de Havilland Canada Caribou. En lo tocante a helicópteros, las RFAM continúan utilizando los 40 Sikorsky S-61A adquiridos entre 1967 y 1977 para transporte de tropas y carga, apoyados por 24 Aérospatiale Alouette III. Éstos se hallan en fase de remplazo, proceso que se inició en 1981 con la entrada en servicio de diez Nurtanio/MBB BO 105. Un escuadrón VIP emplea diversos modelos, entre los que se cuentan dos Fokker F.28, dos Canadair Challenger, dos BAe HS.125 y cuatro Cessna 402.

Para mejorar la fuerza de enseñanza de las RFAM, doce Aermacchi M.B. 339 han remplazado recientemente a los 14 entrenadores de ataque CL-41G Tebuan supervivientes.

Unidades de las Reales Fuerzas Aéreas de Malaysia

Unidades de combate

McDonnell Douglas A-4L Skyhawk

Unidad	*Base*
—	—

Northrop F-5E/F Tiger II/RF-5E Tigereye

Unidad	*Base*
12,6 Escns.	Butterworth, Kuantan

Transporte y entrenamiento

Lockheed C-130H-MP Hercules

Unidad	*Base*
4 Esc.	Kuantan

Lockheed C-130H Hercules

Unidad	*Base*
14 Esc.	Kuala Lumpur

Fokker F.28 Mk 1000

Unidad	*Base*
2 Esc.	Kuala Lumpur-Simpang

Canadair Challenger

Unidad	*Base*
2 Esc.	Kuala Lumpur-Simpang

BAe HS. 125

Unidad	*Base*
2 Esc.	Kuala Lumpur-Simpang

Cessna 402B

Unidad	*Base*
2 Esc.	Kuala Lumpur-Simpang

de Havilland DHC-4 Caribou

Unidad	*Base*
1,8 Escns.	Labuan

Aérospatiale Alouette III

Unidad	*Base*
3,5 Escns.	Labuan

MBB BO 105

Unidad	*Base*
3,5 Escns.	Labuan

Sikorsky S-61A Nuri

Unidad	*Base*
7,10 Escns.	Kuching, Kuantan

Aermacchi M.B.339A

Unidad	*Base*
9 Esc.	Kuantan

Canadair CL-41G Tebuan

Unidad	*Base*
9 Esc.	Kuantan

Pilatus PC-7 Turbo-Trainer

Unidad	*Base*
Enseñanza	Alor Star

BAe Bulldog 102

Unidad	*Base*
Enseñanza	Alor Star

Cessna 172

Unidad	*Base*
Enseñanza	Alor Star

Bell 47G

Unidad	*Base*
Enseñanza	Keluang

Malaysian Airline System

Malasyan Airline System adoptó esta denominación el 1 de octubre de 1972, pero sus raíces se hallaban en la antigua compañía Malayan Airways, que había sido fundada en 1947. Los primeros servicios aéreos autóctonos tuvieron lugar el 28 de junio de 1937, entre Singapur y Penang, utilizando un de Havilland D.H.89A Dragon Rapide matriculado VR-SAV. Por entonces, la compañía se llamaba Wearne's Air Servicies, y suspendió sus operaciones al estallar la guerra en la zona, en diciembre de 1941.

No fue hasta 1947 que Mansfield & Co Ltd. comenzó a estructurar la compañía Malayan Airways, a fin de operar las rutas que Wearne había abandonado en 1941. El primer servicio, un *charter*, tuvo lugar el 2 de abril de 1947 utilizando el primer avión de la compañía, un Airspeed Consul matriculado VR-SCD. Desde un buen principio, la intención de la compañía era la de utilizar aviones cada vez mayores y de superior alcance, de manera que entre agosto de 1947 y marzo de 1948 se adquirieron a British Aviation Services cinco Douglas DC-3 (matriculados de VR-SCM a VR-SCQ). Las relaciones de la compañía con BAS terminaron a finales de 1947, y desde principios de 1948 BOAC se hizo con un 10 % de las acciones de Malayan Airways.

Un acuerdo bilateral con Siam Airways permitió el establecimiento de un nuevo servicio a Bangkok, que comenzó en abril de 1948. Durante los tres años siguientes la compañía prosiguió con su expansión, de manera que a finales de 1951 utilizaba ya una flota de once DC-3. Tras la terminación de facilidades aeroportuarias en Borneo, se pusieron en servicio para operar rutas a puntos remotos del país dos D.H.89A Dragon Rapide (VR-OAA/B), que habían pertenecido a BEA.

El 31 de agosto de 1957 nació la Federación de Malasia, y se decidió que la compañía pasase a ser de la principal operadora doméstica a una aerolínea internacional. Con este fin, BOAC y Qantas adquirieron cada una el 32 % de las acciones de la compañía, a cuya flota se incorporaron tres de Havilland Canada DHC-3 Beaver utilizados anteriormente por Federation Air Services, al tiempo que los viejos D.H.89A eran transferidos a los recién creada aerolínea Borneo Airways. Pero la principal consecuencia de estos acuerdos fue la introducción, en 1958, de un Douglas DC-4 (VR-SEA), alquilado de Qantas, en la primera ruta de larga distancia de la compañía, a Hong Kong.

El 1 de agosto de 1959 se adquirieron dos Vickers Tipo 760 Viscount (VR-SEE, más tarde rematriculado VR-AMS, y VR-ALY). Estos dos turbohélices entraron rápidamente en servicio desde Singapur a Kuala Lumpur, Yakarta y Borneo.

Durante un corto período (del 6 de marzo de 1960 a octubre de ese mismo año), Malayan Airways alquiló aviones Lockheed Super Constellation de Qantas, pero el tráfico en la ruta a Hong Kong resultó insuficiente y se anuló el servicio. En setiembre de 1961, en concierto con Cathay Pacific Airways, y con aviones Bristol Britannia alquilados de BOAC, el servicio fue reasumido, y ese mismo año se llegó al acuerdo de sustitución de los DC-3: el avión remplazado fue el Fokker F.27 Mk 200 Freindship, encargándose cinco ejemplares en febrero de 1962. El primero de ellos (9M-AMI) se recibió el 6 de mayo de 1963. El primer reactor utilizado por Malayan Airways fue un de Havilland Comet 4 alquilado de BOAC, que entró en servicio en las rutas de Yakarta y Hong Kong en diciembre de 1962. En noviembre de 1963 se adoptó el nuevo nombre de Malysian Airways. A finales de 1965, se adquirieron cinco Comet 4 ex BOAC a fin de conseguir al prevista expansión de la red de cobertura internacional. El 1 de noviembre de 1967, la aerolínea cambió su denominación por la de Malaysian-Singapore Airlines y al poco tiempo se tomó la decisión de reequipar la flota con cinco Boeing 737-112 y tres Boeing 707-312B. El 28 de mayo de 1968 se recibió el primer Boeing 707-312B con destino a las rutas de largo alcance, seguido por el primer Boeing 737-112 (9M-AOU) el 16 de julio de 1969, destinado a las rutas más cortas en el Sudeste Asiático. El 15 de diciembre de 1968 se recibieron, para su utilización en servicios rurales en la Malaysia Oriental, los dos primeros Britten-Norman BN-2A Islander de la compañía, matriculados 9M-APD y 9M-BBS.

En octubre de 1970 se concedieron finalmente los derechos de tráfico con el aeropuerto londiense de Heathrow. La unión MSA expiró en diciembre de 1972, pero se había decidido previamente que los dos países podrían formar sus propias aerolíneas, constituyéndose así, el 1 de octubre de 1972, Malaysian Airline System. La nueva compañía operó aviones Boeing 737, F.27 e Islander entre la península de Malaca y Sabah y Sarawak. Los servicios de Kuala Lumpur a Londres comenzaron en 1974 con aviones Boeing 707. El primer aparato McDonnell Douglas DC-10-30, matriculado 9M-MAS, fue entregado el 2 de agosto de 1976, seguido por otros dos en 1977 y 1981. La última expansión de la compañía tuvo lugar en 1982, al recibirse el primero de los dos Boeing 747-236B (9M-MHI). Al poco tiempo, este modelo remplazó al DC-10-30 en los servicios a Europa. Se contrataron cinco Airbus Industrie A300, de los que el primero (9M-MHA) se aceptó en Toulouse el 3 de noviembre de 1979; este modelo vuela a destinos en Asia junto con los tres DC-10. Los Boeing 737 realizan servicios regionales.

Con el simple pero atractivo esquema de decoración de Malaysian Airline System, el 9M-MHJ es uno de los dos Boeing 747-236B utilizados en las rutas de largo alcance, del Extremo Oriente a Europa. Esta fotografía fue tomada en el aeropuerto londinense de Heathrow (foto Austin J. Brown).

Flota actual de Malaysian Airline System

Airbus Industrie A300B4-203

N.º Reg.	*N.º Constr.*
9M-MHA	073
9M-MHB	093
9M-MHC	095
9M-MHD	147

Boeing 737-2H6

N.º Reg.	*N.º Constr.*
9M-MBA	20582
9M-MBB	20583
9M-MBC	20584
9M-MBE	20586
9M-MBF	20587
9M-MBG	20631
9M-MBH	20926
9M-MBJ	21732
9M-MBK	22620

Boeing 737-2H6C

N.º Reg.	*N.º Constr.*
9M-MBI	21109

Boeing 747-236B

N.º Reg.	*N.º Constr.*
9M-MHI	22304
9M-MHJ	22442

Britten-Norman BN-2A Islander

N.º Reg.	*N.º Constr.*
9M-MDB	42
9M-MDD	684

de Havilland Canada DHC-6 Twin Otter 300

N.º Reg.	*N.º Constr.*
9M-MDJ	791
9M-MDK	792
9M-MDL	802
9M-MDM	804

Fokker F.27 Mk 500 Friendship

N.º Reg.	*N.º Constr.*
9M-MCA	10455
9M-MCC	10460
9M-MCD	10461
9M-MCE	10464
9M-MCF	10467
9M-MCG	10468
9M-MCH	10470
9M-MCI	10471
9M-MCJ	10472

Fokker F.27 Mk 500F Friendship

N.º Reg.	*N.º Constr.*
9M-MCK	10613
9M-MCL	10615

McDonnell Douglas DC-10-30

N.º Reg.	*N.º Constr.*
9M-MAS	46955
9M-MAT	46640
9M-MAV	48283

Flota suministrada por Editions JP

Malev

En los cinco años que siguieron a la II Guerra Mundial, la Unión Soviética fue un instrumento fundamental en la formación de cuatro líneas aéreas de sendos países del Este, entre las que se encontraba Maszovlet (Magyar Szovjet Legforgelmi Társaság). Esta compañía aérea húngara fue fundada el 29 de marzo de 1946 y el 2 de octubre de ese mismo año recibió su primer avión, un Lisunov Li-2 (versión del Douglas DC-3 producida en la URSS bajo licencia) que recibió la matricula HA-LIA. Los primeros servicios interiores comenzaron el 15 de octubre de 1946 con este avión. En diciembre de 1947 se inauguró el primer servicio de carácter internacional, a Belgrado, pero tuvo que ser suspendido en 1948 cuando la otra compañía que cubría la ruta (la yugoslava JUSTA) cesó en sus operaciones. En ese mismo año se iniciaron sin embargo los servicios internacionales a Bratislava, Praga, Sofía y Tirana, en los que se utilizaba el ubicuo Li-2. En poco tiempo, la compañía húngara utilizaba once Lisunov y seis Polikarpov Po-2. Estos últimos cumplían servicios secundarios como ambulancia.

Malev recibió su primer Tupolev Tu-134 en 1968 y desde entonces utiliza la versión alargada Tu-134A en sus rutas de corto y medio alcance. La extensión del fuselaje del Tu-134A en 210 cm consiente una capacidad máxima de 84 pasajeros.

En noviembre de 1954, Maszovlet se hizo cargo de la participación soviética en la empresa, el 50 %, y adoptó el nombre actual, Magyar Legikozlekedesi Vallalat (abreviadamente, Malev). En 1956 recibieron los primeros Ilyushin Il-14, que se destinaron a las rutas internacionales y fueron posteriormente remplazados por los turbohélices Iluyshin Il-18. Entre 1958 y 1960 varias ciudades de la Europa occidental se sumaron a las rutas de Malev (como Copenhague, Amsterdam, Estocolmo, Zürich, París y Roma) y se inició un vuelo regular a Moscú. En mayo de 1960 entró en sevicio el Ilyushin Il-18, avión que comenzó a servir la línea a Londres a mediados de abril del siguiente año.

Este Tupolev Tu-154B-2, versión que cuenta respecto del modelo original con deflectores aerodinamicos y avionica mejorados opera en las rutas europeas de alta densidad, como en el caso de la de Londres (foto Austin J. Brown).

En diciembre de 1968 tuvo lugar la recepción de los dos primeros Tupolev Tu-134 (matriculados HA-LBA y HA-LBC) y cinco años después, el 5 de setiembre de 1973, fue entregado el primer trirreactor Tupolev Tu-154.

En la actualidad, Malev efectúa numerosos vuelos regulares de pasajeros y carga a varios destinos en Europa, Oriente Medio y norte de África.

Flota actual de Malev

Ilyushin Il-18

N.º Reg.	*N.º Constr.*
HA-MOA	180001903
HA-MOE	182005505
HA-MOG	184007103
HA-MOI	187010002

Tupolev Tu-134

N.º Reg.	*N.º Constr.*
HA-LBE	0802
HA-LBF	0923
HA-LBG	0924
HA-LBH	0925

Tupolev Tu-134A

N.º Reg.	*N.º Constr.*
HA-LBI	1301
HA-LBK	1302
HA-LBN	12096
HA-LBO	17103
HA-LBP	63560
HA-LBR	63580

Tupolev Tu-154B-2

N.º Reg.	*N.º Constr.*
HA-LCA	045
HA-LCB	046
HA-LCE	047
HA-LCG	027
HA-LCH	82750024
HA-LCM	82780086
HA-LCN	82780085
HA-LCO	93800020
HA-LCP	93810002
HA-LCR	93820012

Lista suministrada por Editions JP

Marruecos

Una de las últimas monarquías existentes en África, Marruecos obtuvo su independencia plena de las administraciones española y francesa en 1956. Veinte años más tarde, la división del que era el Sáhara Español entre Marruecos y Mauritania recrudeció las acciones del grupo guerrillero conocido como Frente Polisario, que propugna la creación de un estado saharaui independiente. Apoyado principalmente por Argelia, el Polisario se ha anotado numerosos éxitos sobre las fuerzas marroquíes, incluido el derribo de varios de sus aviones.

Desde que comenzase esa guerra, la economía marroquí se ha resentido de forma muy notable y el rey Hassan se ha visto forzado a buscar apoyo financiero en otros países, principalmente en Arabia Saudí. El fin básico de esa ayuda es pagar los pedidos de armas y equipos cursados en el extranjero, en su mayor parte en Francia y EE UU.

Una muestra de la importancia que Marruecos da a esa guerra es la relativamente reciente construcción de un gran muro fortificado y minado que se extiende cientos de kilómetros a lo largo de sus fronteras con el Sáhara. Con él se pretende reducir el número de incursiones del Polisario en el interior de Marruecos, y esa «muralla china» en miniatura es regularmente patrullada por aviones y unidades de tierra. Otro hecho sorprendente fue, en 1984, el anuncio de un tratado de amistad y cooperación entre Marruecos y el poderoso régimen prosoviético de Libia. Ello da como resultado que Argelia ha quedado como el único sostén importante del Polisario.

La Force Aérienne Royale Marocaine (Al Quwwat al Jawwiya al Malakiya Marakishiya) ha tenido que empeñarse a fondo contra la guerrilla saharaui. Su principal avión de combate es el Dassault-Breguet Mirage F.1, adquirido en 1976 y comenzado a recibir en 1978-79. Inicialmente se encargaron 25 cazabombarderos Mirage F.1CH (de los que unos 18 permanecen en servicio), seguidos por 20 cazas polivalentes Mirage F.1EH y cinco biplazas de entrenamiento Mirage F.1BH. Problemas financieros supusieron la demora en la entrega de esos últimos, pero parece que por fin se produjo el pago y fueron servidos. Existen opciones por otros 25 ejemplares del modelo. Los Mirage forman parte integral del sistema de defensa aérea del país, que comprende radares tridimensionales, comunicaciones por microondas y equipo de vigilancia de aeródromos, junto con misiles superficie-aire de baja cota Thomson-CSF Crotale.

Como complemento de los Mirage F.1 existen dos escuadrones de Northrop F-5, que utilizan una veintena de F-5E Tiger II encargados en 1979 y adquiridos con apoyo saudí, y unos seis viejos F-5A. Para incrementar el alcance de los F-5, Aero Maroc Industries les ha instalado sondas fijas de recepción de carburante para que puedan ser repostados desde tres cisternas Lockheed KC-130 Hercules y por lo menos un KC-707.

En 1978 se encargaron entrenadores Dassault-Breguet/Dornier Alpha Jet para remplazar a 22 Fouga Magister, y se cree que los 24 nuevos aviones se emplean tanto para la instrucción de pilotos como para el ataque ligero. En 1981 se recibieron seis aparatos antiguerrilla Rockwell OV-10 Bronco ex US Marine Corps como parte de un lote de armas estadounidenses, pero dos de ellos se han perdido ya en combate. Se encargaron también 24 helicópteros de ataque Hughes Modelo 500 Defender.

El C-130H Hercules es el principal modelo de transporte y ha remplazado a la totalidad de aparatos Fairchild C-119 y Douglas C-47 empleados hasta principios de los años setenta. La flota de Hercules suma 19 aviones, además de tres cisternas. Éstos llevan insignias militares y civiles para que puedan desplazarse a otros países y en operaciones son empleados en patrullas fronterizas regulares.

Para reforzar el Ejército se adquirieron a la empresa italiana Meridionali doce helicópteros Boeing Vertol CH-47C Chinook. Otros modelos de alas rotativas son 32 Aérospatiale Puma, 24 Aérospatiale Gazelle, 24 Agusta-Bell AB.205, quince AB. 206B y cinco AB.212.

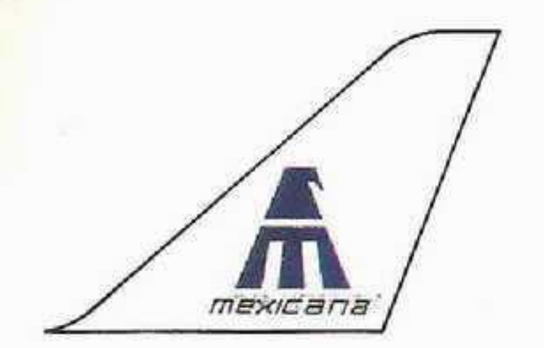
Existe también una flota de aviones VIP integrada por dos Dassault-Breguet Falcon 20 y un Falcon 50, seis Beech King Air 100 y un Grumman Gulfstream II. Para el entrenamiento de pilotos se dispone de diez aparatos primarios FFA AS.202 Bravo, dos Mudry CAP 10, doce Beech T-34C Turbo Mentor y dos SIAI-Marchetti SF.260M. Se ha previsto remplazar los T-34C por veinte AMI GEPAL IV, unos entrenadores con motores PT-6 cuya producción comenzó a finales de 1984.

Arabia Saudí ha proporcionado una considerable cantidad de material a la Fuerza Aérea de Marruecos, incluido el Northrop F-5E Tiger II de la fotografía.

Material de vuelo de la Force Aérienne Royale Marocaine

Modelos en servicio	Cantidad
Dassault-Breguet Mirage F.1CH/EH/BH	más de 40
Northrop F-5A/B/RF-5A/E/F	26
Hughes Model 500 Defender	24
Rockwell OV-10A Bronco	4
Dassault-Breguet/Dornier Alpha Jet E	24
Fouga Magister	24
Lockheed C-130H Hercules	19
Lockheed KC-130H Hercules	3
Boeing KC-707	más de uno
Max Holste MH.1521M Broussard	4
Dornier Do 28 D-2	12
Dassault-Breguet Falcon 20/50	3
Grumman Gulfstream II	1
Beech King Air 100	6
Aérospatiale SA 330 Puma	32
Aérospatiale SA 342 Gazelle	24
Agusta-Bell AB.205/206B/212	44
Meridionali-Boeing Vertol CH-47C Chinook	más de 12
AMI GEPAL IV	20
Beech T-34C Turbo Mentor	12
FFA AS.202 Bravo	10
SIAI-Marchetti SF.260M	2
Mudry CAP 10	2

Los Dassault Mirage F.1 marroquíes han comenzado a utilizar el contenedor de reconocimiento desarrollado por AMI, la empresa aeronáutica del país.



Mexicana

Fundada originalmente en 1921 como Compañía Mexicana de Transportes Aéreos por dos estadounidenses, W. L. Mallory y G. Rihl, la aerolínea adoptó su nombre actual en agosto de 1921. Mexicana comenzó a operar el 12 de julio de 1921 con biplanos Lincoln Standard y Fairchild llevando nóminas de sueldos en el área de Tampico. Los servicios regulares comenzaron en abril de 1928 entre Ciudad de México y Tampico vía Tuxpán. En enero de 1929 Pan American Airways adquirió la compañía, que el 10 de marzo de ese año inauguró sus servicios internacionales a Brownville (Texas); antes de que acabase el año se habían abierto rutas interiores adicionales.

Compañía Mexicana de Aviación (CMA) fue la principal aerolínea mexicana hasta los años sesenta, en que su dominio empezó a ser desafiado por Aerovías de México. A principios de los años treinta los Ford Tri-Motor fueron los principales aviones de la compañía, seguidos por los Lockheed Electra y Boeing 247D en la segunda mital del decenio. En 1937 se recibieron los cinco primeros Douglas DC-2, a los que siguieron los DC-3 en 1939. Este modelo bimotor se mantuvo en activo hasta 1969. Durante los años cuarenta prosiguió la asociación con Pan American y se añadieron otras muchas rutas a la red, incluidos vuelos a La Habana (Cuba). A principios del verano de 1946 se recibieron cuatro Douglas DC-4 ex Pan American (el primero, matriculado XA-FOW, el 31 de mayo). También en 1946 las acciones de la empresa estadounidense se redujeron a un 41 y medio por ciento. Después de los DC-4 vinieron los Douglas DC-6, de los que el primero (XA-JOR) se recibió el 3 de noviembre de 1950.

El 14 de enero de 1960 la aerolínea aceptó su primer de Havilland Comet 4C (XA-NAS) y, con un segundo recibido en junio, Mexicana inauguró los servicios a reacción el 4 de julio. El 8 de noviembre de 1966 se recibió el primer Boeing 727-64 (XA-SEJ); hasta la entrega de sus dos primeros McDonnell Douglas DC-10-15 (N1003L y N10045) el 15 de junio de 1981, Mexicana utilizó únicamente Boeing 727. El 15 de julio de 1982 el gobierno mexicano se convirtió en el principal accionista con un 58 por ciento.

En la actualidad Mexicana realiza servicios de pasaje y mercancías a más de 25 destinos interiores, así como a nueve puntos en Estados Unidos y a Costa Rica, Guatemala, La Habana y San Juan.

Flota actual de Mexicana

Boeing 727-2J7

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
N128NA	20879	Ixtapa/Zihuatanejo
N129NA	20880	Manzanilla
N552NA	20706	Puebla
N553NA	20707	Cuernavaca

Boeing 727-2Q4

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
XA-MEQ	22424	Montebello
XA-MER	22425	Toluca

Boeing 727-264

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
XA-CUB	20709	Tampico
XA-CUN	20780	Oaxaca
XA-DAT	20787	Mérida
XA-DUI	20894	Los Cabos
XA-DUJ	20895	Puerto Vallarta
XA-DUK	20896	Cozumel
XA-FID	21071	La Paz
XA-FIE	21072	Cancún
XA-HOH	21577	Tijuana
XA-HON	21617	México D.F.
XA-HOV	21637	Uxmal
XA-HOX	21638	Palenque
XA-IEU	21836	Talúm
XA-MEB	21837	Monte Alban
XA-MEC	21838	Chichén Itzá
XA-MED	22156	Teotihuacán
XA-MEE	22157	Chihuahua
XA-MEF	22158	Xochicalco
XA-MEH	22409	Nueva Laredo
XA-MEI	22410	Aguascalientes
XA-MEJ	22411	Saltillo
XA-MEK	22412	Tenayuca
XA-MEL	22413	Pátzcuaro
XA-MEM	22414	Veracruz
XA-MEZ	22676	Querétaro
XA-MXA	22661	Acapulco
XA-MXB	22662	Villahermosa
XA-MXC	22663	Tuxtla Gutiérrez
XA-MXD	22664	Coatzacoalcos
XA-TAA	20432	Mazatlán
XA-TAB	20433	Monterrey
XA-TAC	20434	Mexicali

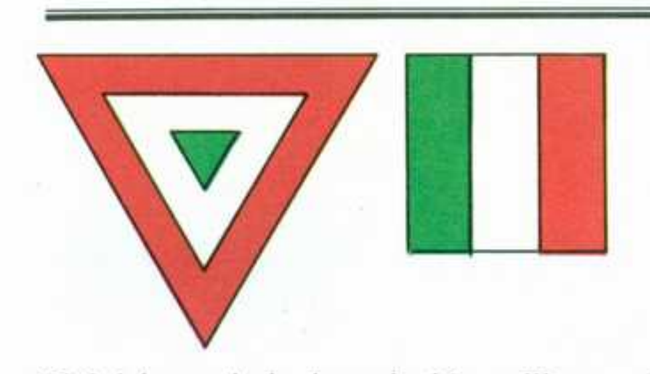
McDonnell Douglas DC-10-15

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
N1003L	48258	Azteca
N1003W	48289	Tolteca
N10045	48259	Maya
XA-MEW	48295	Popocatépetl
XA-MEX	48294	Iztaccíhuatl

Flota suministrada por Editions JP

Mexicana emplea cinco DC-10-15. En la foto, el N10045 despega de Miami.

Con 38 Boeing 727 en servicio, Mexicana es una de las principales usuarias de este modelo. El de la foto es un 727-264 ADV (foto Austin J. Brown).



México

El inicio real de la aviación militar mexicana coincide con la formación, en 1913, de la Flotilla Aérea Constitucionalista, mandada por el capitán Alberto Salinas y equipada inicialmente con dos monoplanos Morane Saulnier; la evolución de este núcleo inicial llevó a la creación del Arma Aérea de las Fuerzas Constitucionalistas en 1915.

En 1922 tuvo lugar una reorganización, al tomar el mando del Ejército del Aire mexicano el teniente Ralph O'Neil. En 1926 se creó el 1.º Regimiento Aéreo y se adquirieron nuevos aviones, entre ellos Douglas O-2C y O-2M y Bristol Fighter. Pero la inestabilidad de los años siguientes impidió la necesaria evolución y adaptación a las nuevas circunstancias del Arma Aérea.

El 29 de mayo de 1942, México declaró la guerra a las potencias del Eje. Tras concienzudos entrenamientos en EE UU, el Escuadrón Aéreo de Pelea 201, encuadrado en el 58º Fighter Group y equipado con Republic P-47D Thunderbolt, entró en acción en el frente del Pacífico, con base en Luzón (Filipinas). La unidad se distinguió en diversas misiones de combate contra los japoneses sobre Taiwan, y de escolta a los bombarderos en el norte de Filipinas.

Terminada la guerra, la FAM se reequipó con material de la USAF, y empezó a estructurar lo que en la actualidad, y con pocas modificaciones, constituye el equipo de sus unidades de vuelo: desde bombarderos B-25J hasta entrenadores North American T-6, pasando por los PT-17 Kaydet o los C-47. Durante el bienio 1958-59, se adquirieron T-28A Trojan, reactores ex canadienses Vampire y Lockheed T-33 estadounidenses.

Hoy en día, la organización de la Fuerza Aérea Mexicana responde a los condicionantes impuestos por el material que la equipa. La estructura básica consiste en Grupos, cada uno de ellos formado sobre el papel por dos escuadrones. El número de aviones por escuadrón es bastante irregular, y el material utilizado es asimismo heterogéneo. Existen también escuadrones independientes, no encuadrados en un Grupo, como es el caso del Escuadrón de Transporte Presidencial. Los Grupos están asignados a una base aérea determinada, aunque se dan imponderables de Grupos con escuadrones en distintas bases.

Si se suma a estos datos la escasa dimensión de las unidades de transporte táctico y de helicópteros, la imagen general es la de una composición más adecuada para funciones de policía aérea que para las modernas misiones de defensa.

Afortunadamente, la reorganización ha comenzado ya, con la adquisición de reactores Northrop F-5E Tiger II que han empezado a sustituir a los Vampire (dados de baja), y con los que se proyecta equipar un nuevo Escuadrón de Defensa (nº 401) encuadrado en el 1.º Grupo, con base en la B.A.M. nº 1 de Santa Lucía. Asimismo los Trojan, que equipan varios escuadrones, están siendo sustituidos paulatinamente por PC-7 Turbo Trainer; y es probable que los C-47 Dakota del 8º Grupo de Transporte, basado en el aeropuerto internacional de Ciudad de México, sean reemplazados por 20 CASA C-212-200 Aviocar. Con estos cambios la FAM espera en breve plazo cubrir realmente el espacio aéreo del segundo país más poblado de Latinoamérica.

Con un total de 55 unidades, el PC-7 Turbo Trainer será el tipo más numeroso en el equipamiento de la nueva Fuerza Aérea Mexicana, hoy en fase de reorganización. En la fotografía, el PC-7 aparece con el esquema de camuflaje correspondiente a las funciones de apoyo aéreo cercano y Co-In (antiguerrilla), con el que ha comenzado ya a equipar los Escuadrones Aéreos de Pelea, en sustitución del T-28A Trojan (foto Aerospace).

Unidades de vuelo de la Fuerza Aérea Mexicana

Unidades de caza

Unidad	*Tipo*	*Base*
7º Grupo (Jet)		
Escuadrón Jet de Pelea 200	Vampire FMk3 y TMk11[1]	Santa Lucía nº 1
Escuadrón Jet de Pelea 202	Lockheed T-33A	Santa Lucía nº 1

Unidades Co-In

Unidad	*Tipo*	*Base*
2º Grupo		
Escuadrón Aéreo de Pelea 206	T-28A[2]	Puebla nº 6
Escuadrón Aéreo de Pelea 207	T-28A	Ciudad Ixtepec nº 2
3.º Grupo		
Escuadrón Aéreo de Pelea 203	T-28A	La Paz nº 9
Escuadrón Aéreo de Pelea 204	T-28A	Mérida nº 8
4º Grupo		
Escuadrón Aéreo de Pelea 201	T-28A	Cozumel nº 4
Escuadrón Aéreo de Pelea 205	T-28A	Mérida nº 8

Unidades de reconocimiento

Unidad	*Tipo*	*Base*
5º Grupo		
Escuadrón 101 (enlace)	Aero Commander 500	Santa Lucía nº 1
Es. de reconocimiento fotográfico	Aero Commander 500	Santa Lucía nº 1

Unidades de transporte

Unidad	*Tipo*	*Base*
1er Grupo		
Escuadrón Aéreo 208	IAI 201 Arava	Santa Lucía nº 1
6º Grupo		
Escuadrón Aéreo de Transporte Pesado 301	C-54, C-118A y DC-7	Santa Lucía nº 1
Escuadrón Aéreo de Transporte Pesado 302	C-54, C-118A y DC-7	Santa Lucía nº 1
9º Grupo		
Escuadrón Aéreo de Transporte Mediano 311	C-47	Santa Lucía nº 1
Escuadrón Aéreo de Transporte Mediano 312	C-47	Santa Lucía nº 1
8º Grupo		
Escuadrón de Transporte Ejecutivo	C-47[3]	Ciudad de México
Escuadrón Aéreo de Transporte Presidencial (independiente)	Boeing 727-100 Boeing 737-247 BAe HS 125-700 Lockheed JetStar 8 Bell 212	Ciudad de México

Helicópteros

Unidad	*Tipo*	*Base*
1er Grupo		
Escuadrón Aéreo 209	Bell 205A Iroquois Bell 206B JetRanger Bell 47G Alouette III SA 330 Puma	Santa Lucía nº 1

Entrenamiento

Unidad	*Tipo*	*Base*
Escuadrón Mixto de Entrenamiento Táctico (asignado a 1er Grupo)	T-28A	Zapopan nº 5
Grupo de Adiestramiento para Vuelo por Instrumentos	simuladores de DC-6	Ciudad de México

Formación

Escuela Militar de Aviación	Musketer Sport III Boeing Stearman PT-17 Bonanza F-33C	Zapopan nº 5

(1) Dados de baja a la espera de los F-5E Tiger II.
(2) Se prevé la sustitución paulatina de todos los Trojan por PC-7 Turbo Trainer.
(3) Prevista su sustitución, posiblemente por C-212 Aviocar.

Con la entrega en 1975 del OD-AGH, el primer transporte Boeing 747-2B4B (SCD) de MEA, la compañía se convirtió en el primer usuario no estadounidense del Boeing 747 con turbofan Pratt & Whitney (foto Middle East Airlines).

Constituida en 1945 a título privado, con un capital inicial de un millón de libras libanesas, Middle East Airlines inauguró sus servicios regulares en enero de 1946 empleando tres de Havilland D.H. 89A Rapide. Al cabo de seis meses, cuando la flota contaba ya con dos Douglas DC-3, la red de rutas de la compañía cubría Alepo, El Cairo, Bagdad, Haifa, Damasco y Ammán. Los servicios regulares a Estambul y Ankara comenzaron en 1947. La crisis palestina de 1948 condujo a la suspensión de los vuelos de la compañía a Haifa, pero ese mismo año los tres Rapide fueron remplazados por un tercer Douglas DC-3; a principios de 1949, MEA inauguró los servicios regulares con destino al Golfo Pérsico, con escalas en Kuwait, Bahrain y Dhahran.

Las negociaciones entre MEA y Pan American Airways desembocaron, en 1949, en un acuerdo por el que la compañía estadounidense se hacía cargo del 36 % de las acciones de MEA y suministraba a ésta tres Douglas DC-3 con su correspondiente equipo y repuestos. Así, en setiembre de 1949, la flota quedó compuesta por seis DC-3, a los que se sumó un séptimo en el transcurso de 1953. En enero de 1953, empero, la asociación con Pan American se disolvió de mutuo acuerdo.

Un mes después se inició una serie de discusiones con British Overseas Airways Corporation que llevaron a un acuerdo, en marzo de ese año, por el que MEA se convertía en compañía asociada de BOAC. En virtud de ese acuerdo, la línea británica ayudó a MEA en la adquisición de una flota de transportes turbohélice Vickers Viscount 754D. Antes de que este modelo fuese entregado, en julio de 1957, MEA alquiló de Hunting Clan cuatro Viscount, de los que el primero, matriculado OD-ACF, fue servido el 30 de setiembre de 1955.

La red de cobertura de MEA se extendía ahora a Londres (en 1956), Roma, Ginebra, Atenas, Frankfurt, Viena, Estambul, Doha, Bahrain, Dhahran, Kuwait, Adén, Bagdad, Teherán, El Cairo, Jerusalén, Nicosia, Alepo, Damasco, Karachi y Bombay. En 1960, para no quedar al márgen de la era del reactor, MEA encargó cuatro de Havilland D.H. 106 Comet 4C, de los que el primero fue recibido el 19 de diciembre de 1960 y matriculado OD-ADR. Por entonces se llegó a otro acuerdo con BOAC por el que la empresa británica cedía toda su participación en MEA a medios financieros privados libaneses; el primer acuerdo con BOAC se extinguió en agosto de 1961.

En 1963 la compañía vivió momentos trascendentes. Conversaciones entabladas entre Middle East Airlines y Air Liban concluyeron en un acuerdo de cooperación plena y explotación conjunta de todas las rutas y servicios. Air France, con la que estaba asociada Air Liban, adquirió el 30 % del capital de MEA, que al poco tiempo pasó un pedido por tres Sud-Aviation Caravelle VIN, de los que dos empezaron a realizar servicios regulares a finales de ese año y el tercero en las postrimerías de 1964. En el curso de 1965, se llegó a un acuerdo definitivo de integración plena entre MEA y Air Liban, y el nombre de la compañía se convirtió en Middle East Airlines Air Liban.

Durante 1967, varias rutas de la compañía se vieron reforzadas con la introducción de los VC 10 y Boeing 720B (ambos modelos en arriendo), lo que supuso la integración de MEA en el mercado de los grandes reactores. El 18 de noviembre de 1968, fueron entregados e introducidos en las redes europeas los dos primeros Boeing 707-3B4C (matriculados OD-AFB y OD-AFC). La mayor parte de la flota de MEA (siete aviones) resultó destruida durante una incursión israelí, el 28 de diciembre de 1968, contra el aeropuerto internacional de Beirut y la compañía se vio obligada al alquiler de aviones de distintas procedencias. En el verano de 1969, MEA tomó a su cargo los derechos sobre las rutas (y los empleados) de Lebanese International Airways y se convirtió en la única compañía aérea de Líbano. Durante los años siguientes se recibieron varios Boeing 707 y Boeing 727 adicionales en un intento por estandarizar la flota, remplazándose asimismo a otros tipos. Se adquirieron tres Boeing 747-2B4B, de los que el primero llegó el 30 de mayo de 1975 y fue matriculado OD-AGH. Los años 1975 y 1976 estuvieron marcados por los acontecimientos en Líbano, que supusieron prolongados períodos de inoperatividad del aeropuerto internacional de Beirut y la virtual suspensión de todos los vuelos regulares de la compañía. La política de mercado de MEA se orientó por estas causas hacia el alquiler de aviones.

En 1980 se sumaron a la cobertura de MEA dos nuevos destinos, Túnez y Niza, y, pese a la inestable situación de su zona de operación, la compañía obtuvo unos beneficios de casi 9 millones de libras libanesas. A finales de ese año, MEA cursó un pedido por dos aparatos Airbus Industrie A310, más una opción para otros 14.

Flota actual de MEA

Airbus Industrie A310-221
Bajo pedido
dos ejemplares entregados entre marzo y abril de 1984

Boeing 707-3B4C

N.º Reg.	*N.º Constr.*
OD-AFD	20259
OD-AFE	20260

Boeing 707-323C

N.º Reg.	*N.º Constr.*
OD-AHB	19588
OD-AHC	19589
OD-AHD	19515
OD-AHE	19516

Boeing 707-347 C

N.º Reg.	*N.º Constr.*
OD-AGU	19966
OD-AGV	19967

Boeing 720-047

N.º Reg.	*N.º Constr.*
OD-AGF	18830
OD-AGQ	19160
OD-AGR	19161

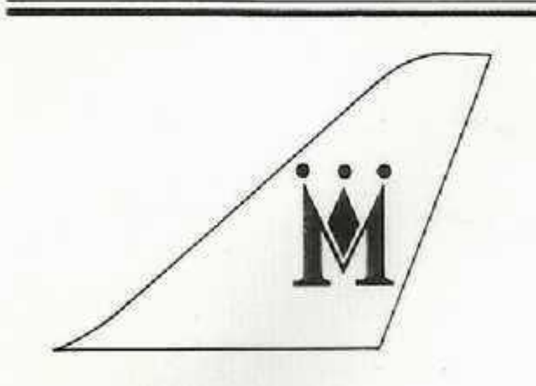
Boeing 747-2B4B (SCD)

N.º Reg.	*N.º Constr.*
OD-AGH	21097
OD-AGI	21098
OD-AGJ	21099

Boeing 720-023 B

N.º Reg.	*N.º Constr.*
OD-AFL	18034
OD-AFM	18027
OD-AFN	18030
OD-AFQ	18024
OD-AFS	18019
OD-AFZ	18025
OD-AGB	18021

Flota suministrada por Editions JP



Monarch Airlines

Monarch Airlines fue fundada en junio de 1967 con la intención de operar a nivel mundial bajo el auspicio de las agencias turísticas. Su primer vuelo comercial, el 5 de abril de 1968, fue de Luton a Madrid, en el que se utilizó un Bristol Britannia 312. Durante 1968 desaparecieron algunas aerolíneas similares y a finales de año la flota de aparatos Britannia de Monarch era de ocho unidades. En el curso de 1970 y 1971 continuaron los servicios de fin de semana a varios destinos europeos, principalmente desde Luton, y los aviones de Monarch fueron utilizados también, desde las bases militares de Brize Norton y Lyneham, en vuelos de transporte de tropas.

El 15 de setiembre de 1971 Monarch adquirió su primer reactor puro, un Boeing 720-051B que, matriculado G-AZFB, recogió en Estados Unidos. Tras el entrenamiento de tripulaciones, este aparato llevó a cabo su primer servicio, desde Luton a Tenerife, el 13 de diciembre de 1971. Hacia 1974 se empleaban ya cuatro Boeing 720, y ese mismo año comenzaron los vuelos a través del Atlántico Norte, de Birmingham a Toronto y Vancouver. El colapso de Court Line en agosto de 1974 llevó a la introducción de dos de sus BAC One-Eleven (G-BCXR y G-BCWG) en la flota de Monarch en febrero de 1975. El 18 de diciembre de ese año tuvo lugar la última operación de la compañía con el Bristol Britannia, un vuelo de Adelaida a Luton. En 1979, la flota de Monarch tenía exclusivamente aviones a reacción y consistía en un Boeing 707, seis Boeing 720 y tres BAC One-Eleven.

Durante 1980 se inició la primera etapa de un programa de reequipamiento, encargándose dos Boeing 737-200. Se establecieron bases en Tel Aviv y Berlín, y el primer Boeing 737-2K9 (G-DFUB) llegó a Luton el 1 de octubre. En 1981 se inauguraron oficinas regionales en Gatwick, Manchester y Glasgow, de manera que Monarch estuvo presente en todo el territorio británico, y se encargaron dos Boeing 757, con 228 plazas. A principios de 1983 se retiraron los dos últimos Boeing 720B y el 21 de marzo de ese mismo año se recibió el primer Boeing 757-2T7 (G-MONB); cinco días más tarde, ese avión realizaba su primer vuelo, de Luton a Palermo.

Durante 1983, la plantilla de Monarch era de 800 personas y la compañía transportó dos millones de pasajeros de acuerdo con las principales agencias turísticas británicas, con puntos de partida desde la mayoría de los aeropuertos del país (incluido Londres-Heathrow).

Monarch cuenta con tres Boeing 757-2T7 y está a la espera de un cuarto. Cada uno de ellos transporta 239 pasajeros.

Flota actual de Monarch Airlines

BAC One-Eleven 509EW

N.º Reg.	*N.º Constr.*
G-AWWZ	186

BAC One-Eleven 518FG

N.º Reg.	*N.º Constr.*
G-AXMG	201

Boeing 737-2K9

N.º Reg.	*N.º Constr.*
G-BMON	22416
G-DFUB	22415

Boeing 737-2T4

N.º Reg.	*N.º Constr.*
G-GPAA	22368

Boeing 737-2T7

N.º Reg.	*N.º Constr.*
G-DGDP	22762
G-DWHH	22761

Boeing 757-2T7

N.º Reg.	*N.º Constr.*
G-MONB	22780
G-MONC	22781
G-MOND	22960

Bajo pedido
un avión, previsto para 1985

Flota suministrada por Editions JP

Britannia Airways

La que hoy es Britannia Airways fue fundada como Euravia el 1 de diciembre de 1961 y comenzó a operar el 5 de mayo de 1962, con un Lockheed Constellation (G-ARVP) que efectuó un servicio *charter* de Manchester a Palma, vía Perpiñán. A finales de ese primer año, Euravia poseía ocho Constellation y dos Avro York. Los segundos (y dos de los primeros) habían sido adquiridos de Skyways el 1 de setiembre de 1962.

Poco antes de la puesta en activo del Bristol Britannia, Euravia cambió su denominación por la de Britannia Airways el 16 de agosto de 1964. El 18 de noviembre de ese año recibió su primer Britannia (G-ANBB), que utilizó en su primer servicio de Luton a Los Rodeos (Tenerife) el 6 de diciembre. El 26 de abril de 1965, Britannia se convirtió en una subsidiaria de la International Thomson Organization, que también poseía la principal agencia turística británica, la Thomson Holidays. La aerolínea llegó a utilizar ocho aviones Britannia, de los que el último fue retirado el 29 de diciembre de 1970. Por entonces se hallaban en servicio ocho Boeing 737-200, el primero de los cuales (G-AVRL) se había recibido el 7 de julio de 1968 y realizó su primer vuelo el 19 de julio, entre Luton y Palma. Desde la primavera de 1969, Britannia ostentó un contrato del Ministerio de Defensa británico para el transporte de tropas entre Gran Bretaña y la RFA, al que siguió en 1981 otro contrato para los vuelos entre Gran Bretaña y Gibraltar.

A principios de los años setenta los Boeing 737 eran utilizados en vuelos *charter* a Extremo Oriente, llegando a puntos tan distantes como Hong Kong, Bangkok y Kuala Lumpur. En 1971 se sumaron a la flota dos Boeing 707, de los que el primero (G-AYSI) se recibió el 28 de febrero de 1971. Esos dos aviones fueron utilizados en *charters* a Extremo Oriente y América del Norte hasta su venta en 1973, quedando los Boeing 737 para cubrir todos los vuelos de la compañía hasta el 8 de febrero de 1984, en que se recibió el primer Boeing 767-204 (G-BKPW); este avión entró en srevicio el 18 de febrero, entre Luton y Monastir. El Boeing 767, de fuselaje ancho, es utilizado en las rutas de alta densidad, operando principalmente desde Luton, Gatwick y Manchester a los centros turísticos del Mediterráneo y a Tenerife.

La compañía cubre unos 70 destinos desde Gran Bretaña. Además de operar desde Luton, Britannia vuela también desde otros 20 puntos del país, y en 1983 fue (en términos de número de pasajeros y de kilómetros) la mayor aerolínea independiente europea.

Flota actual de Britannia Airways

Boeing 737-204

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
G-AVRL	19709	Sir Ernest Shackleton
G-AVRM	19710	James Watt
G-AVRN	19711	Captain James Cook
G-AVRO	19712	Sir Francis Drake
G-AWSY	20236	General James Wolfe
G-AXNC	20417	Isambard Kingdom Brunel
G-BADP	20632	Sir Arthur Whitten Brown
G-BADR	20633	Captain Robert Falcon Scott
G-BAZG	20806	Florence Nightingale
G-BAZH	20807	Sir Frederick Handley Page
G-BAZI	20808	Sir Walter Raleigh
G-BECG	21335	Amy Johnson
G-BECH	21336	Viscount Montgomery of Alamein
G-BFVA	21693	Sir John Alcock
G-BFVB	21694	Sir Thomas Sopwith
G-BGNW	21131	George Stephenson
G-BGYJ	22057	Sir Barnes Wallis
G-BFYK	22058	R. J. Mitchell
G-BGYL	22059	Jean Batten
G-BHWE	22364	Sir Sydney Camm
G-BHWF	22365	Lord Brabazon of Tara
G-BJCT	22638	Hon. C. S. Rolls
G-BJCU	22639	Sir Henry Royce
G-BJCV	22640	Viscount Trenchard
G-BKHE	22966	Sir Francis Chichester
G-BKHF	22967	Sir Alliot Verdon-Roe

Boeing 737-204C

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
G-AXNA	20282	Robert Clive of India
G-AXNB	20389	Charles Darwin

Boeing 737-222

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
G-AZNZ	19074	Henry Hudson

Boeing 767-204

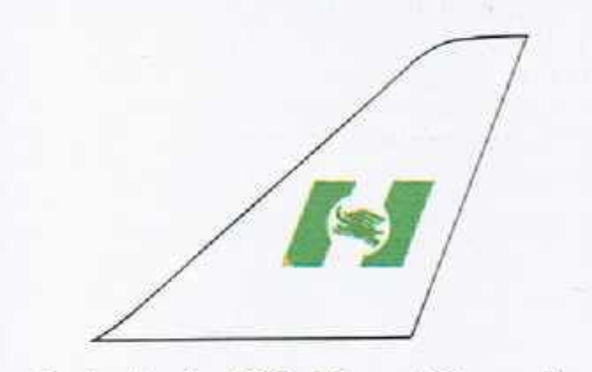
N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
G-BKPW	22980	Sir Winston Churchill
G-BKVZ	22981	The Earl Mountbatten of Burma

Bajo pedido
dos aviones (n.os constr. 23072 y 23250)

Flota suministrada por Editions JP

Nigeria Airways

Uno de los dos McDonnell Douglas DC-10-30 de Nigeria Airways al despegue, mostrando el aterrizador extra característico de esta variante y cuyo propósito es repartir el peso cuando el avión lleva su carga máxima. El DC-10-30 fue el primer tipo de fuselaje ancho de la compañía, que lo recibió en 1976. En la actualidad Nigeria Airways posee dos A310 y tiene pedidos otros dos.



En junio de 1958 West African Airways pasó a ser conocida como Nigeria Airways y fue registrada oficialmente como WAAC (Nigeria) con un 51 % del capital propiedad del gobierno, el 33 % de Elder Dempster y el resto de BOAC, que suministraba los Boeing Stratocruiser y Bristol Britannia para los servicios internacionales de la compañía. Durante la primera etapa de su fundación se utilizaron en vuelos domésticos aviones de Havilland D.H.104 Dove y Douglas DC-3. Los servicios con reactores a Londres (conjuntamente con BOAC) comenzaron el 1 de abril de 1962 utilizándose de Havilland D.H. 106 Comet 4 que fueron posteriormente sustituidos por Boeing 707-436 de BOAC. En marzo de 1961 la compañía pasó a ser completamente de propiedad estatal.

Para mejorar y ampliar sus redes domésticas Nigeria Airways adquirió cinco aviones Fokker F.27 Friendship Mk 200. El primero (5N-AAV) fue entregado el 17 de enero de 1963 y los cuatro restantes el 1 de mayo de ese mismo año. Un Vickers VC-10 (G-ARVG) alquilado a BOAC fue utilizado en operaciones internacionales, principalmente en vuelos a Londres desde enero de 1966 hasta julio de 1967 cuando fue sustituido por otros VC-10 que se alquilaron hasta junio de 1970, época en la que se alquiló también un Boeing 707-379C (ET-ACQ) propiedad de las líneas aéreas etíopes hasta el 31 de julio de 1971 que fue devuelto al recibir Nigeria Airways el 11 de mayo de ese año su primer Boeing 707-3F9C (5N-ABZ). En asociación con Ghana Airways la compañía inició el alquiler de un Fokker F.28 Fellowship Mk 1000 directamente del fabricante desde el 31 de enero de 1972 hasta octubre de 1975, fecha en la que entraron en servicio sus propios aviones.

Para vuelos a países vecinos y para sus propias redes interiores, Nigeria Airways alquiló un Boeing 737-248 (EI-ASB) a la compañía Aer Lingus desde el 20 de octubre de 1971 hasta el 2 de abril de 1973. El 16 de enero de ese último año la aerolínea recibiría sus dos primeros Boeing 737-2F9 (5N-ANC y 5N-AND).

El primer avión de fuselaje ancho, un McDonnel Douglas DC-10-30, fue matriculado 5N-AN. A la espera de la entrega de sus dos Boeing 707-2F9, Nigeria Airways alquiló dos Boeing 727, uno de la compañía alemana Condor y el otro de la canadiense CP Air. El avión alemán se alquiló en noviembre de 1976; los Boeing 727 se emplearon en servicios a países del África Occidental. El 1 de abril de 1982 comenzaron los alquileres de Boeing 747-283B pertenecientes a la Scandinavian Airlines System, siendo el primero de ellos matriculado LN-AEO. Este tipo de avión es utilizado actualmente en rutas de alta densidad tales como Lagos-Londres.

Los servicios internacionales de la compañía son operados desde Lagos, Kano y Port Harcourt a Londres, Amsterdam, Roma, Nueva York y Jeddah. Además existe una amplia red de servicios domésticos y regionales a los 19 estados de la federación nigeriana. De cara al futuro, Nigeria Airways utiliza ya aviones Airbus Industrie A310 en sustitución de sus viejos Boeing 707.

Flota actual de Nigeria Airways

Airbus Industrie A310-221

N.° Reg.	*N.° Constr.*
5N-AUE	270
5N-?	285

Bajo pedido
dos aviones, n.° constr. 329 y 340
a entregar en 1984

Boeing 707-3F9C

N.° Reg.	*N.° Constr.*
5N-ABJ	20474
5N-ABK	20669
5N-ANO	21428

Boeing 727-2F9 Advanced

N.° Reg.	*N.° Constr.*
5N-ANP	21426
5N-ANQ	21427

Boeing 737-2F9 Advanced

N.° Reg.	*N.° Constr.*
5N-ANC	20671
5N-AND	20672
5N-ANW	22771
5N-ANX	22772
5N-ANY	22773
5N-ANZ	22774
5N-AUA	22985
5N-AUB	22986

Bajo pedido

5N-AUC	22987
5N-AUD	22988

a entregar en 1984

Boeing 737-3H4

N.° Reg.	*N.° Constr.*
EI-BFC	20336

737-293 convertido
alquilado de Air Tara

Boeing 737-212

N.° Reg.	*N.° Constr.*
EI-BNS	20521

en alquiler de Air Tara

Boeing 737-275

N.° Reg.	*N.° Constr.*
EI-BJE	19742

en alquiler de Air Tara

Boeing 737-275C

N.° Reg	*N.° Constr.*
EI-BJP	19743

en alquiler de Air Tara

Boeing 747-283B

N.° Reg.	*N.° Constr.*
N4502R	22496

en alquiler de SAS

Boeing 747-283B (SCD)

N.° Reg.	*N.° Constr.*
SE-DFZ	22381

en alquiler de SAS

Fokker F.28 Fellowship Mk 2000

N.° Reg.	*N.° Constr.*
5N-ANB	11053
5N-ANF	11090
5N-ANH	11091
5N-ANI	11108
5N-ANJ	11109
5N-ANK	11110

Fokker F.28 Fellowship Mk 4000

N.° Reg.	*N.° Constr.*
5N-ANU	11142
5N-ANV	11144

McDonell Douglas DC-10-30

N.° Reg.	*N.° Constr.*
5N-ANN	49567
5N-ANR	46968

Flota suministrada por Editions JP

Northwest (1)

Como parte de la flota intercontinental de carga, este aparato es uno de los cinco Boeing 747-251F (SCD) utilizados por Northwest. Con el morro articulado para permitir el acceso directo a su cubierta principal de carga y un sistema completamente automatizado de estiba y extracción de mercancía, esta versión puede recibir su carga útil máxima de 115 500 kg en menos de 30 minutos (foto Aviation Letter Photo Service).

El 1 de octubre de 1926, un Curtiss OX-5 Oriole cargado con correo despegó de St Paul con destino a Chicago, pilotado por Charles «Speed» Holman. Se trataba del primer vuelo regular de una nueva compañía denominada Northwest Airways, que había sido fundada el 1 de agosto de 1926 por un grupo de hombres de negocios de Detroit y Twin Cities (Minneapolis y St Paul) encabezados por el coronel Louis H. Brittin.

Nueve meses después, en junio de 1927, se inauguró el primer servicio de pasaje en la ruta postal empleando tres Stinson SB-1 Detroiter. Como resultado de las adversas condiciones invernales, los vuelos fueron suspendidos hasta el 7 de junio de 1928, pero para poder operar durante el próximo invierno se introdujo en la flota el Hamilton H.47. En 1931 se inauguraba la primera ruta internacional, hacia Winnipeg, Canadá, y en el curso de ese año comenzó un servicio anfibio hasta Duluth, empleando dos Sikorsky S-38. En 1933, el 45 % de las acciones fue vendido por Transcontinental Air Transport y Aviation Corporation of America; al año siguiente, el Lockheed 10A Electra remplazó al Ford Tri-Motor en su papel de avión de primera línea de la compañía, permaneciendo en servicio el nuevo modelo durante los ocho años siguientes.

En 1937 se adoptó el Lockheed 14H, pero al cabo de dos años fue sustituido por el revolucionario Douglas DC-3, encargado en 1938. El primero de ellos (matriculado NC21711) fue servido el 22 de abril de 1939, seguido por otros seis en el mismo año. Su primer servicio tuvo lugar en abril de 1939 entre Twin Cities y Chicago, extendiéndose hasta Seattle al mes siguiente. Entre 1939 y 1958, Northwest Airlines utilizó 36 DC-3.

Durante la guerra, la compañía llevó a cabo vuelos de suministro entre Minneapolis y Fairbanks, Alaska. Además, tuvo a su cargo el entrenamiento de buen número de pilotos del US Army y modificó en sus instalaciones de St Paul casi 3 000 Consolidated B-24 Liberator y North American B-25 Mitchell.

En junio de 1945, la Administración Aeronáutica Civil concedió a Northwest la extensión de su ruta desde Milwaukee a Nueva York, vía Detroit. Pero para el nuevo servicio hacía falta un avión más moderno que el DC-3, por lo que en marzo de 1946 comenzaron a operar los Douglas DC-4. Este tipo fue complementado en 1947 por el Martin 2-0-2, de cuya adopción Northwest fue la pionera. El primer vuelo transpacífico, a Tokio y Manila vía Anchorage, tuvo lugar el 15 de julio de 1947, seguido el 29 de julio de 1948 por el servicio de Seattle y Portland a Hawaii. Para reflejar mejor el carácter internacional de la compañía, ésta pasó a denominarse Northwest Orient Airlines en 1947.

Después de la guerra lo correcto hubiese sido adquirir el Lockheed Constellation, pero en su lugar se encargaron diez Boeing 377 Stratocruiser. El primero de ellos (NC-74601) fue entregado el 22 de junio de 1949 y el modelo fue introducido inicialmente en la ruta a Honolulu, permaneciendo en servicio hasta el 12 de setiembre de 1960, en que se optó por el más moderno Lockheed L-188 Electra. A partir de octubre de 1950 y durante los tres años siguientes, Northwest Orient llevó a cabo 1 400 vuelos transpacíficos, de los que la mitad tuvieron como pasaje soldados destinados a Corea.

El 1 de agosto de 1951, Japan Air Lines se constituyó con asistencia técnica y aviones de Northwest Orient, básicamente DC-4 y Martin 2-0-2; este contrato tuvo vigencia hasta octubre de 1952, en que el mismo fue adjudicado a Transocean Air Lines.

Northwest Orient decidió finalmente que el DC-4 era demasiado pequeño para absorber el crecimiento de la demanda, por lo que el 8 de setiembre recibió el primer DC-6A de Flying Tigers. Estos aviones de carga fueron modificados con un interior para clase turista y permanecieron en servicio por un período de 12 años. El último DC-6B, matriculado N582, fue vendido a United Arab Airlines el 10 de junio de 1965. El 14 de abril de 1953 se encargaron seis Lockheed L-1049G Super Constellation, que posteriormente se redujeron a sólo cuatro. Northwest Orient fue la primera compañía que utilizó el L-1049G, que remplazó al DC-4 en las rutas del Extremo Oriente en febrero de 1955.

Los Constellation sólo sirvieron en la compañía durante dos años, siendo vendidos a la empresa venezolana LAV. Para las rutas del Pacífico, Northwest Orient eligió el Douglas DC-7C, cuyo primer ejemplar (matriculado N284) fue servido en febrero de 1957; este modelo remplazó gradualmente a los Stratocruiser en las rutas interiores y del Extremo Oriente.

El primer y único avión a turbohélices empleado por la compañía fue el Lockheed L-188 Electra, encargado en noviembre de 1958. El primero, matriculado N121US, le fue entregado el 19 de julio de 1959 y llevó a cabo su primer servicio en setiembre, entre Nueva York y Minneapolis, vía Milwaukee. Un año más tarde, en mayo de 1960, la compañía recibió su primer avión a reacción, un Douglas DC-8-32 matriculado N801US; este modelo comenzó a volar en las líneas del Pacífico en julio de 1960. Al cabo de tres años, los DC-8 fueron vendidos en favor de los Boeing 720-051B, de los que los dos primeros, matriculados N721US y N722US, fueron servidos en junio de 1961. A estos aparatos se sumaron a partir de noviembre de 1964 los primeros Boeing 727.

El 30 de abril de 1970 llegó a la compañía el primer avión de fuselaje ancho, un Boeing 747-151 matriculado N601US; el Modelo 747 comenzó a operar las rutas domésticas el 22 de junio, entre Nueva York y Twin Cities, y el 1 de julio llevó a término el primer vuelo internacional, entre Chicago y Tokio. Northwest utiliza actualmente otro avión de fuselaje ancho, el McDonnell Douglas DC-10-40, que fue elegido a finales de 1968. El primero fue entregado en noviembre de 1972 y matriculado N143US. En abril de 1979 se inauguraron las primeras rutas hacia Europa, básicamente con destino a Prestwick y Copenhague.

Si exceptuamos el intento de asociación con National Airlines el 3 de setiembre de 1971, Northwest Orient es la única compañía estadounidense que jamás se ha fusionado con ninguna otra o que haya sido adquirida por un tercero; además, es la segunda compañía norteamericana que conserva su denominación comercial originaria.

La red actual de rutas regulares de pasaje y carga abarca toda Norteamérica, el Extremo Oriente, Copenhague, Glasgow, Hamburgo, Londres, Oslo, Shannon y Estocolmo.

La situación financiera de Northwest, que no es ajena a la crisis general del sector, pasa por un momento de mera subsistencia que no consiente posibilidades de expansión. En 1982, la compañía obtuvo beneficios, pero los menores en los últimos diez años, a lo que hay que sumar los problemas inherentes a la huelga que promovió ese año su personal. Habrá que esperar a años venideros para ver la orientación que toma la política de explotación de la compañía.

Northwest (2)

En 1968 Northwest Orient se convirtió en la primera compañía que encargó una versión de mayor alcance del McDonnell Douglas DC-10. Con superior cabida de combustible, este aparato de la Serie 40 puede volar a 8 050 km con su capacidad máxima de pasaje.

Flota actual de Northwest Orient

Boeing 727-51

N.º Reg.	*N.º Constr.*
N461US	18797
N462US	18798
N463US	18799
N464US	18800
N465US	18801
N471US	18807
N474US	18944
N479US	19125
N480US	19126

Boeing 727-227

N.º Reg.	*N.º Constr.*
N205US	20392
N206US	20393

Boeing 727-251

N.º Reg.	*N.º Constr.*
N201US	22154
N202US	22155
N203US	22543
N204US	22544
N251US	19970
N252US	19971
N253US	19972
N254US	19973
N255US	19974
N256US	19975
N257US	19976
N258US	19977
N259US	19978
N260US	19979
N261US	19980
N262US	19981
N263US	19982
N264US	19983
N265US	19984
N266US	19985
N267US	20289
N268US	20290
N269US	20291
N270US	20292
N271US	20293
N272US	20294
N273US	20295
N275US	21154
N276US	21155
N277US	21156
N278US	21157
N279US	21158
N280US	21159
N281US	21160
N282US	21161
N283US	21322
N284US	21323
N285US	21324
N286US	21325
N287US	21375
N288US	21376
N289US	21377
N290US	21378
N291US	21379
N292US	21503
N293US	21504
N294US	21505
N295US	21506
N296US	21788
N297US	21789
N298US	22152
N299US	22153

Boeing 747-135

N.º Reg.	*N.º Constr.*
N620US	19918
N621US	19919

Boeing 747-151

N.º Reg.	*N.º Constr.*
N601US	19778
N602US	19779
N603US	19780
N604US	19781
N605US	19782
N606US	19783
N607US	19784
N608US	19785
N609US	19786
N610US	19787

Boeing 747-251B

N.º Reg.	*N.º Constr.*
N611US	20356
N612US	20357
N613US	20358
N614US	20359
N615US	20360
N622US	21704
N623US	21705
N624US	21706
N625US	21707
N626US	21708
N627US	21709
N628US	22389

Boeing 747-251F(SCD)

N.º Reg.	*N.º Constr.*
N616US	21120
N617US	21121
N618US	21122
N619US	21321
N629US	22388

McDonnell Douglas DC-10-40

N.º Reg.	*N.º Constr.*
N141US	46750
N142US	46751
N143US	46752
N144US	46753
N145US	46754
N146US	46755
N147US	46756
N148US	46757
N149US	46758
N150US	46759
N151US	46760
N152US	46761
N153US	46762
N154US	46763
N155US	46764
N156US	46765
N157US	46766
N158US	46767
N159US	46768
N160US	46769
N161US	46770
N162US	46771

Noruega

Las Reales Fuerzas Aéreas Noruegas utilizan los Westland Lynx en tareas de guerra antisubmarina y en otros tipos de misiones. A pesar de la importancia estratégica del territorio noruego, la mayor parte del equipo de sus Fuerzas Aéreas refleja su considerable preocupación por sus costas y mares adyacentes (foto Westland Helicopters).

Como miembro fundador de la OTAN y guardián del flanco norte de la Alianza, Noruega dispone de un importante papel a jugar en la defensa de la Europa occidental, a pesar de lo cual sus fuerzas aéreas son relativamente reducidas en número, con un inventario de combate que totaliza únicamente 125 aviones. Noruega ha incrementado su presupuesto defensivo en un 3 %, de acuerdo con lo convenido por algunos miembros de la OTAN, lo que ha permitido la adquisición de 72 General Dynamics F-16, en sustitución de los anteriores Lockheed F-104 Starfighter. Se ha previsto que cuatro escuadrones reciban F-16 Fighting Falcon y constituyan el núcleo de las Reales Fuerzas Aéreas Noruegas durante, al menos, las próximas dos décadas en las funciones de ataque e interceptación. Estos aviones equiparán los Mandos Aéreos del Norte y del Sur en que se halla dividida Noruega (Luftkommando Nord-Norge y Luftkommando Sør-Norge), cada uno de los cuales dispone de su propio cuartel general y control operacional, y se halla integrado dentro del sistema defensivo NADGE.

El actual dilema de Noruega se centra en el sustituto adecuado para los 50 aviones Northrop F-5 en servicio, cuando se retiren éstos a mediados de los años ochenta. Las perspectivas actuales indican que, como resultado de dificultades en su presupuesto, no se adquirirán nuevos modelos, lo que puede privar en la práctica a las Fuerzas Armadas de Noruega del apoyo aéreo que constituye actualmente la tarea de los F-5 y, lo que es más importante, reducir la potencia total de combate de las Reales Fuerzas Aéreas Noruegas en casi un 50 por ciento.

Las funciones principales del 333º Escuadrón estriban en la vigilancia de las aguas territoriales del país y de las unidades navales soviéticas cuando parten de sus bases en el norte, para lo cual disponen de cinco aviones de patrulla de largo alcance Lockheed P-3 Orion, además de otros dos aparatos a los que se han asignado funciones de vigilancia costera. Forman parte también de la Guardia Costera, de reciente formación, seis helicópteros Westland Lynx que operan tanto desde bases terrestres como desde los buques de la clase «Nordkapp». También se utilizan otros dos modelos de helicópteros, el Westland Sea King y el Bell UH-1B. En 1972 se recibieron diez de los primeros, destinados a funciones de salvamento, en destacamentos situados en cuatro bases a lo largo de la costa, mientras que la mayor parte de los 30 «Huey» se emplean en misiones de apoyo al Ejército noruego; su sustitución está prevista para mediados de los ochenta.

Noruega adquirió seis ejemplares del Lockheed Hercules en 1969, y los utiliza en funciones tácticas nacionales o, cuando se le requiere, también en misiones pacificadoras para las Naciones Unidas. La misma unidad dispone de tres Dassault Falcon 20 especialmente equipados, que realizan misiones ECM y de verificación, así como también vuelos de transporte VIP. Las misiones de transporte de radio corto y salvamento son realizadas por cuatro DHC Twin Otter.

El entrenamiento primario de los pilotos se lleva a cabo en la Escuela de Entrenamiento de Pilotos de Vaernes. En 1956 se adquirieron aviones Saab Safir, que han sido sustituidos recientemente por los pequeños entrenadores biplazas Saab Safari de ala alta. La instrucción se continúa en EE UU, regresando los pilotos a Noruega preparados para su conversión operacional final en los F-5 y F-16.

Por su parte, el Servicio de Observación de la artillería de campaña, adscrito a las Reales Fuerzas Aéreas Noruegas por el Ejército de Tierra, está equipado con 24 Cessna O-1 y ocho Piper Super Cub.

Unidades de vuelo de las Reales Fuerzas Aéreas Noruegas

General Dynamics F-16 Fighting Falcon

Unidad	*Base*
331,334 Esc.	Bodø
332 Esc.	Rygge

Northrop F-54/RF-5A

Unidad	*Base*
336 Esc.	Rygge
338 Esc.*	Orland

*recibirá F-16 en 1984

Lockheed P-3B Orion

Unidad	*Base*
333 Esc.	Andoya

Lockheed C-130H Hercules

Unidad	*Base*
335 Esc.	Gardermoen

Dassault Falcon 20C

Unidad	*Base*
335 Esc.	Gardermoen

de Havilland Canada Twin Otter

Unidad	*Base*
719 Esc.	Bodø

Bell UH-1B Iroquois

Unidad	*Base*
339 Esc.	Bardufoss
720 Esc.	Rygge

Westland Sea King Mk 43

Unidad	*Base*
330 Esc.	Bodø
330 Esc.	Banak
330 Esc.	Orland
330 Esc.	Sola

Westland Lynx Mk 86

Unidad	*Base*
337 Esc.	Sola
337 Esc.	Stavanger
337 Esc.	barcos guardacostas

Saab Safari

Unidad	*Base*
Escuela de Pilotos	Vaernes

Northrop F-5B

Unidad	*Base*
718 Esc.	Sola

Mando del Ejército

Cessna O-1E
Piper Super Cub

Nueva Zelanda

Ideal para misiones de ataque ligero y entrenamiento de armas, el BAe Strikemaster Mk 88 ha demostrado ser muy efectivo para la relativamente pequeña Fuerza Aérea neozelandesa, que utiliza quince aviones de este tipo, en los que se graduan los pilotos de los A-4K Skyhawk (foto British Aerospace).

Con el Acta de la Fuerza Aérea el 1 de abril de 1937, la Royal New Zealand Air Force se constituyó como un servicio independiente de las fuerzas defensivas de Nueva Zelanda. Este hecho, ignorado en su época, se demostró afortunado para Gran Bretaña que estaba a punto de sumergirse en la II Guerra Mundial. Entre 1939 y 1945, 12 000 aviadores pasaron por las escuelas de entrenamiento de la RNZAF dentro del programa Empire Air Training Scheme, y 41 595 hombres y mujeres sirvieron con las Fuerzas Aéreas de Nueva Zelanda durante el conflicto.

Actualmente, la RNZAF comprende siete escuadrones operacionales, de los que la punta de lanza la forman los doce McDonnell Douglas A-4 Skyhawk del 75.º Squadron, que entraron en servicio en 1970 y se utilizan en misiones de apoyo cercano, defensa aérea y antibuque. Se estudia la posibilidad de modernizar los Skyhawk y se ha dicho que el escuadrón podría incrementar sus efectivos con la adquisición de algunos A-4 de la Armada australiana.

Los Skyhawk son destacados con regularidad a Singapur, volando vía Australia e Indonesia, para operar con los aviones de Singapur, Malaysia, Australia y Gran Bretaña dentro del Acuerdo de Defensa de las Cinco Potencias y en el Sistema Integrado de Defensa Aérea.

El entrenamiento avanzado de vuelo, tanto para los alumnos-piloto como para el entrenamiento operacional de los pilotos destinados a volar los Skyhawk, lo proporcionan los 16 BAe (BAC) Strikemaster del 14.º Squadron.

En misiones de largo alcance y de reconocimiento marítimo, el 5.º Squadron utiliza aviones Lockheed P-3B Orion. Desde su base en Auckland, los cinco aviones de la unidad cubren una amplia área que se extiende desde el Ecuador al Antártico, permaneciendo a veces en vuelo más de doce horas. Un ejemplo de la valía de estos cuatrimotores fue el reciente alistamiento de un pequeño vehículo secreto del tipo lanzadera espacial que había sido probado por la Unión Soviética. Había sido lanzado en el Pacífico y fue fotografiado por un Orion de la RNZAF cuando era recuperado por un buque soviético. Aunque de la variante inicial P-3B, los Orion han sido modernizados con nuevos radares y sistemas de aviónica para extender su vida operativa hasta el decenio de los noventa.

La comunicación entre las bases en las islas del norte y el sur se lleva a cabo mediante tres aviones Cessna Golden Eagle que sustituyeron a los transportes ligeros de Havilland Devon que habían permanecido largo tiempo en servicio. Para otras tareas la RNZAF posee diez BAe Andover que fueron entregados a principios del decenio de los setenta por la RAF y utilizados entre Nueva Zelanda, el Pacífico Sur y el Sureste asiático. Cuatro de los Andover fueron provistos con interiores VIP y operan en un escuadrón independiente.

El 40.º Squadron enlaza Nueva Zelanda con el resto del mundo. Los cinco Lockheed Hercules y los dos Boeing 727 de la unidad vuelan a lugares muy alejados entre sí como Gran Bretaña y el Antártico, transportando pasajeros y carga en misiones rutinarias de defensa, trabajos de apoyo gubernamental y misiones de emergencia a áreas remotas del globo. Uno de los dos Boeing 727 que había sido adquirido en 1981 efectuó una visita a la exhibición de Greenham Common en Gran Bretaña en julio de 1983.

El elemento de alas giratorias utiliza una mezcolanza de diez Bell UH-1D Iroquois, doce Bell Sioux y cinco Westland Wasp. Este último helicóptero vuela desde los buques de la Armada neozelandesa. Un destacamento de tres Bell UH-1H está basado en Singapur en misiones de apoyo terrestre, mientras un equipo de 29 hombres de la RNZAF se encuentra en el Sinaí como parte del Grupo de Apoyo de Aviación de la Fuerza Multinacional de Observación. La unidad utiliza dos UH-1 en alquiler de Estados Unidos.

El entrenamiento de pilotos e instructores se lleva a cabo en doce New Zealand Aerospace CT/4 Airtrainer, mientras que el adiestramiento de navegantes y operadores electrónicos lo efectúan los tres Fokker F.27 Friendship introducidos en 1980.

Unidades de vuelo de la Royal New Zealand Air Force

McDonnell Douglas A-4K/TA-4K Skyhawk

Unidad	*Base*
75 Sqn	Ohakea

British Aerospace Strikemaster Mk 88

Unidad	*Base*
14 Sqn	Ohakea

Lockheed P-3B Orion

Unidad	*Base*
5 Sqn	Auckland

Lockheed C-130H Hercules/ Boeing 727-100C

Unidad	*Base*
40 Sqn	Auckland

Hawker Siddeley Andover C.Mk 1 (transportes)

Unidad	*Base*
1 Sqn	Auckland

Hawker Siddeley Andover C.Mk 1 (VIP)/ Cessna 421C Golden Eagle

Unidad	*Base*
42 Sqn	Ohakea

Bell UH-1D/H/Bell 47G Sioux/Westland Wasp HAS.Mk 1

Unidad	*Base*
3 Sqn	Auckland

Fokker F.27 Friendship/New Zealand Aerospace CT/4 Airtrainer/Bell 47G Sioux

Unidad	*Base*
Ala de Entrenamiento	Wigram

Olympic

Technical and Aeronautical Exploitations Co. se fundó en 1951 como consecuencia de la fusión de la Aeporike Metaphore Ellados, la Hellas y la TAE. Los servicios se limitaban fundamentalmente a un radio local, pero la compañía no prosperó. La causa principal de sus problemas era la obsolescencia de su flota, unida a la falta de disponibilidades de capital que impedía comprar aviones de línea más modernos para remediar la situación. En 1955 se nacionalizó la compañía, pero tampoco esto mejoró las cosas, pese al incremento de capital.

Ante ese estado de cosas, el magnate naviero Aristóteles Onassis se ofreció a comprar la TAE, y a inyectar en ella nuevo capital y dirección, para crear una compañía de transporte nacional eficaz en nombre del gobierno griego. La oferta fue aceptada, y Onassis recibió una concesión por cincuenta años, que incluía la explotación en exclusiva de los vuelos nacionales. Una de las primeras prioridades de la firma, rebautizada como Olympic Airways, fue la jubilación de sus anticuados Douglas DC-4 y su reemplazo por el más moderno DC-6B arrendado a la UAT (Union Aéromaritime de Transport), mientras se producía la entrega de otros aviones más avanzados se dedicó una atención especial a la red de vuelos de la Olympic, que se concentró en las rutas europeas y mediterráneas antes de abrirse a servicios de mayor alcance. Hacia 1961, la flota de la Olympic había sido modernizada radicalmente; utilizaba cuatro de Havilland Comet 4 B, cuatro DC-6B, dos DC-4 y 13 DC-3 para servicios locales, y esperaba la entrega de dos Douglas DC-8. Los Comet no eran propiedad de la Olympic, sino tomados en préstamo de la BEA (British European Airways), compañía con la que en 1960 se estableció una estrecha relación de cooperación.

Siguió luego un periodo de firme crecimiento y rentabilidad, hasta la subida de los precios del combustible. Cuando esto ocurrió, las pérdidas aumentaron y en diciembre de 1974 Onassis se retiró de la Olympic. A partir de entonces, la compañía permaneció inactiva hasta que se procedió a su reorganización. En agosto de 1975, el gobierno griego y Onassis llegaron a un acuerdo, por el que el Estado se hacía cargo de la propiedad total de la Olympic Airways, que había reiniciado sus operaciones en enero de ese año, con una red que enlazaba unos 25 puntos en Africa, Asia, Australia, Europa y América del Norte. Hacia 1978 Olympic volvió a encontrarse en dificultades; en diciembre se firmó un acuerdo con la Swissair para proceder a la administración y posterior reorganización de la compañía. La principal subsidiaria de la Olympic es Olympic Aviation, fundada en 1971 para operar helicópteros y aviones ligeros en funciones de taxi aéreo, y vuelos charter.

Un avión de línea clásico desde todos los puntos de vista, el Boeing 707 se halla todavía en servicio en todo el mundo. La flota de la Olympic Airways cuenta con seis aviones de este tipo (foto Olympic Airways).

Flota actual de la Olympic Airways

Aérospatiale SA.318C Alouette II

N.º Reg.	N.º Constr.	Nombre
SX-HAH	2042	
SX-HAI	2230	
SX-HAN	2352	

Airbus Industrie A300B4-102

N.º Reg.	N.º Constr.	Nombre
SX-BEB	046	Odysseus
SX-BEC	056	Achilleus
SX-BED	058	Telemachos
SX-BEE	103	Nestor
SX-BEF	105	Aias
SX-BEG	148	Diomides

Bajo pedido
dos unidades a entregar en 1982

Boeing 707-351C

N.º Reg.	N.º Constr.	Nombre
SX-DBO	19164	City of Lindos
SX-DBP	19163	City of Thebes

Boeing 707-384B

N.º Reg.	N.º Constr.	Nombre
SX-DBE	20035	City of Pella
SX-DBF	20036	City of Mykenae

Boeing 707-384C

N.º Reg.	N.º Constr.	Nombre
SX-DBC	18950	«City of Knossos»
SX-DBD	19760	«City of Sparta»

Boeing 720-051B*

N.º Reg.	N.º Constr.	Nombre
SX-DBG	18352	«Axios Rjver»
SX-DBH	18353	«Acheloos River»
SX-DBI	18355	«Pinios River»
SX-DBK	18356	«Strimon River»
SX-DBL	18420	«Evros River»

*todos en venta

Boeing 727-284

N.º Reg.	N.º Constr.	Nombre
SX-CBA	20003	«Mount Olympos»
SX-CBB	20004	«Mount Pindos»
SX-CBC	20005	«M. Parnassos»
SX-CBD	20006	«Mount Helikon»
SX-CBE	20201	«Mount Athos»
SX-CBF	19536	«Mount Taygetos»

Boeing 737-284 Advanced

N.º Reg.	N.º Constr.	Nombre
SX-BCA	21224	«Apollo»
SX-BCB	21225	«Hermes»
SX-BCC	21301	«Hercules»
SX-BCD	21302	«Hephaestos»
SX-BCE	22300	«Dionysos»
SX-BCF	22301	«Poseidon»
SX-BCG	22338	«Phoebos»
SX-BCH	22339	«Triton»
SX-BCI	22343	«Proteus»
SX-BCK	22400	«Nereus»
SX-BCL	22401	«Atlas»

Boeing 747-284B

N.º Reg.	N.º Constr.	Nombre
Sx-OAA	20742	«Olympic Zeus»
SX-OAB	20825	«Olympic Eagle»

Britten-Norman (Pilatus) Islander

N.º Reg.	N.º Constr.	Nombre
SX-BBS	621	«Isle of Kythira»

NAMC YS-11A-520*

N.º Reg.	N.º Constr.	Nombre
SX-BBG	2136	«I. of Kephallonia»
SX-BBH	2137	«Isle of Ithaka»
SX-BBI	2143	«I. of Samothraki»
SX-BBK	2144	«I. of Zakynthos»
SX-BBL	2145	«Isle of Delos»
SX-BBP	2153	«Isle of Andros»

*todos en venta

Piper PA-23-250 Aztec E

N.º Reg.	N.º Constr.
SX-BDL	23-7305081

Piper PA-28-140 Cherokee E

N.º Reg.	N.º Constr.
SX-BDK	28-7325010
SX-BDM	28-7325007

Shorts 330

N.º Reg.	N.º Constr.	Nombre
SX-BGA	SH-3043	«Isle of Pathos»
SX-BGB	SH-3048	«I. of Kastelorizo»
SX-BGC	SH-3065	«Isle of Pavos»
SX-BGD	SH-3066	«Isle of Naxos»

Shorts Skyvan 3

N.º Reg.	N.º Constr.	Nombre
SX-BBN	SH-1869	«Isle of Mykonos»
SX-BBO	SH-1870	«Isle of Skiathos»

Omán

Desde el rocoso extremo norte de la costa del Sultanato de Omán se puede divisar la costa iraní. Entre ambos se halla uno de los pasos marítimos más importantes del mundo desde el punto de vista estratégico: el estrecho de Ormuz. Por este angosto paso marítimo circulan los gigantescos buques cisterna con el «oro negro» de los pozos petrolíferos del golfo Pérsico. Así pues, es fácil advertir la importancia que para Occidente tiene Omán como guardián extraoficial del estrecho. Ésta es en parte la razón por la cual ciertos elementos de la Fuerza de Despliegue Rápido de EE UU tendrán su base en el país y Gran Bretaña mantiene estrechos vínculos con las fuerzas armadas del sultán y presta ayuda económica.

Las Fuerzas Aéreas del Sultanato de Omán se constituyeron en 1958 con asistencia británica y 10 años más tarde recibieron sus primeros aviones de combate (algunos BAC Strikemaster) para enfrentar la acción de fuerzas guerrilleras en la provincia sudoccidental de Dhofar. La insurrección contaba con el respaldo del vecino Yemen del Sur y era dirigida por el Frente Popular de Liberación de Omán y del Golfo Arábigo.

Las unidades de combate de las Fuerzas Aéreas de Omán consisten en dos escuadrones de ataque al suelo: el 8.°, con SEPECAT Jaguar International, y el 6.°, con Hawker Hunter FGA.Mk 73; en 1977 se entregaron 12 Jaguar a la principal base omaní, la de Thumrayt, y otros 12 están encargados para un segundo escuadrón que se formará en 1983. Los Jaguar están equipados con el motor Adour Mk 804 sobrepotenciado, que mejora las prestaciones del tipo a elevada temperatura y altitud y le permite realizar también tareas de interceptación. Para estas últimas puede llevar misiles Matra Magic en el extradós alar.

La unidad de Hunter utiliza alrededor de 15 aviones de los 31 obtenidos originariamente de Jordania en 1975 para complementar los Strikemaster que por entonces Omán tenía en servicio. Ambos escuadrones de combate forman parte del Sistema Integrado de Defensa Aérea del país; otros elementos importantes son los radares avanzados y las unidades móviles de misiles superficie-aire BAe Rapier, que normalmente se despliegan para la defensa de las bases de las Fuerzas Aéreas.

La abrupta naturaleza del territorio exige una importante dotación de helicópteros para transporte, comunicaciones y enlace: Omán utiliza más de 20 Bell 205, 206 y 214, algunos de ellos construidos bajo licencia por Agusta. Los transportes de ala fija incluyen tres BAC One-Eleven, que se han convertido en visitantes regulares de Gran Bretaña y Europa, y dos Lockheed Hercules, más un tercero que está encargado y será entregado en 1983. El apoyo táctico se halla a cargo de 15 Shorts Skyvan y 6 Pilatus (Britten Norman) Defender.

El Ala de Policía Aérea de Omán es una unidad paramilitar equipada con un Boeing 727 para transporte VIP, dos Pilatus Turbo-Porter, dos DHC Buffalo y un Lear Learjet. Aunque las unidades de vuelo de Omán dependen muy ampliamente del personal extranjero tanto en tierra como en el aire, actualmente se halla en entrenamiento un número creciente de omaníes. Gran parte de esta preparación tiene lugar fuera del país, pero en Masirah hay escuelas para entrenamiento inicial de tripulaciones, entrenamiento técnico y entrenamiento de vuelo.

Los SEPECAT Jaguar International de las Fuerzas Aéreas de Omán desempeñan tanto misiones de ataque como de combate aire-aire (foto BAe).

Fuerzas Aéreas de Omán

SEPECAT Jaguar International S/B

Unidad	*Base*
8.° Esc.	Thumrayt

Hawker Hunter FGA.Mk 73/T.Mk 66

Unidad	*Base*
6.° Esc.	Thumrayt

British Aerospace Strikemaster Mk 82

Unidad	*Base*
1.er Esc.	Masirah

Lockheed C-130H Hercules

Unidad	*Base*
—	Seeb

Shorts Skyvan 3M

Unidad	*Base*
2.°, 5.° Esc.	Seeb/Salalah

Pilatus (Britten-Norman) Defender

Unidad	*Base*
2.°, 5.° Esc.	Seeb/Salalah

BAC One-Eleven Serie 475

Unidad	*Base*
4.° Esc.	Seeb

Dassault-Breguet Falcon 20

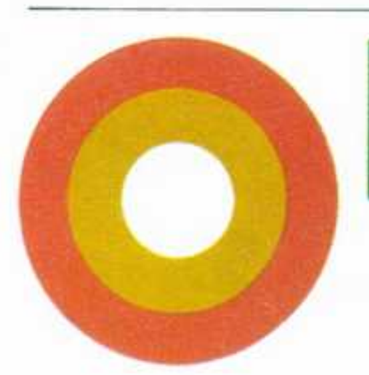
Unidad	*Base*
4.° Esc.	Seeb

Agusta-Bell AB.205/AB.206

Unidad	*Base*
3.er, 14.° Esc.	Salalah/Masirah

Bell 214

Unidad	*Base*
3.er, 14.° Esc.	Salalah/Masirah



Qatar

Dos de los tres Westland Commando 2A encargados en 1974. Más tarde, estos aparatos fueron equipados con filtros de arena (foto Westland Helicopters).

Su creciente riqueza petrolera llevó a este pequeño estado del golfo Pérsico al convencimiento de que debía armarse contra una posible agresión, tal como lo habían hecho los demás países de la región. El proceso se inició a finales de los años sesenta, con la adquisición de un puñado de helicópteros, y ha culminado a comienzos de 1981, con el anuncio del encargo de 14 Dassault-Breguet Mirage F.1 de interceptación. Estos aviones se unirán a seis entrenadores Dassault-Breguet/Dornier Alpha Jet comprados anteriormente, y a una dotación de helicópteros compuesta por cuatro Westland Commando, tres Westland Lynx y dos Aérospatiale Gazelle. También se ha pedido una cantidad no especificada de Aérospatiale Puma. Estas fuerzas operan desde el aeródromo de Doha.

Fuerzas Aéreas de Qatar

Dassault-Breguet Mirage F.1

Unidad	*Base*
—	Doha (?)

Hawker Hunter FGA.Mk 78/T.Mk 79

Unidad	*Base*
—	Doha

Dassault-Breguet/Dornier Alpha Jet

Unidad	*Base*
—	Doha

Westland Commando Mk 2A/C

Unidad	*Base*
—	Doha

Westland Lynx HC.Mk 28

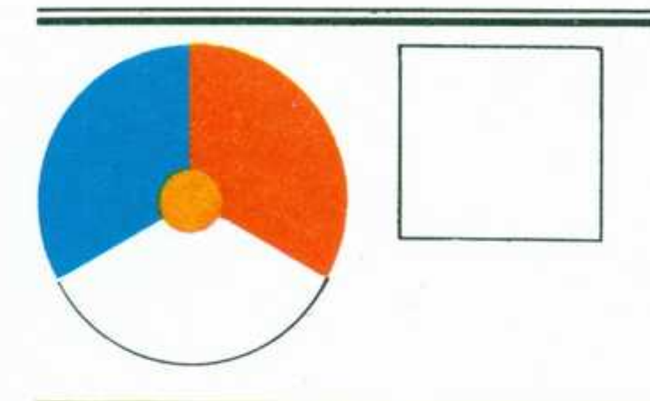
Unidad	*Base*
—	Doha

Aérospatiale SA 330 Puma

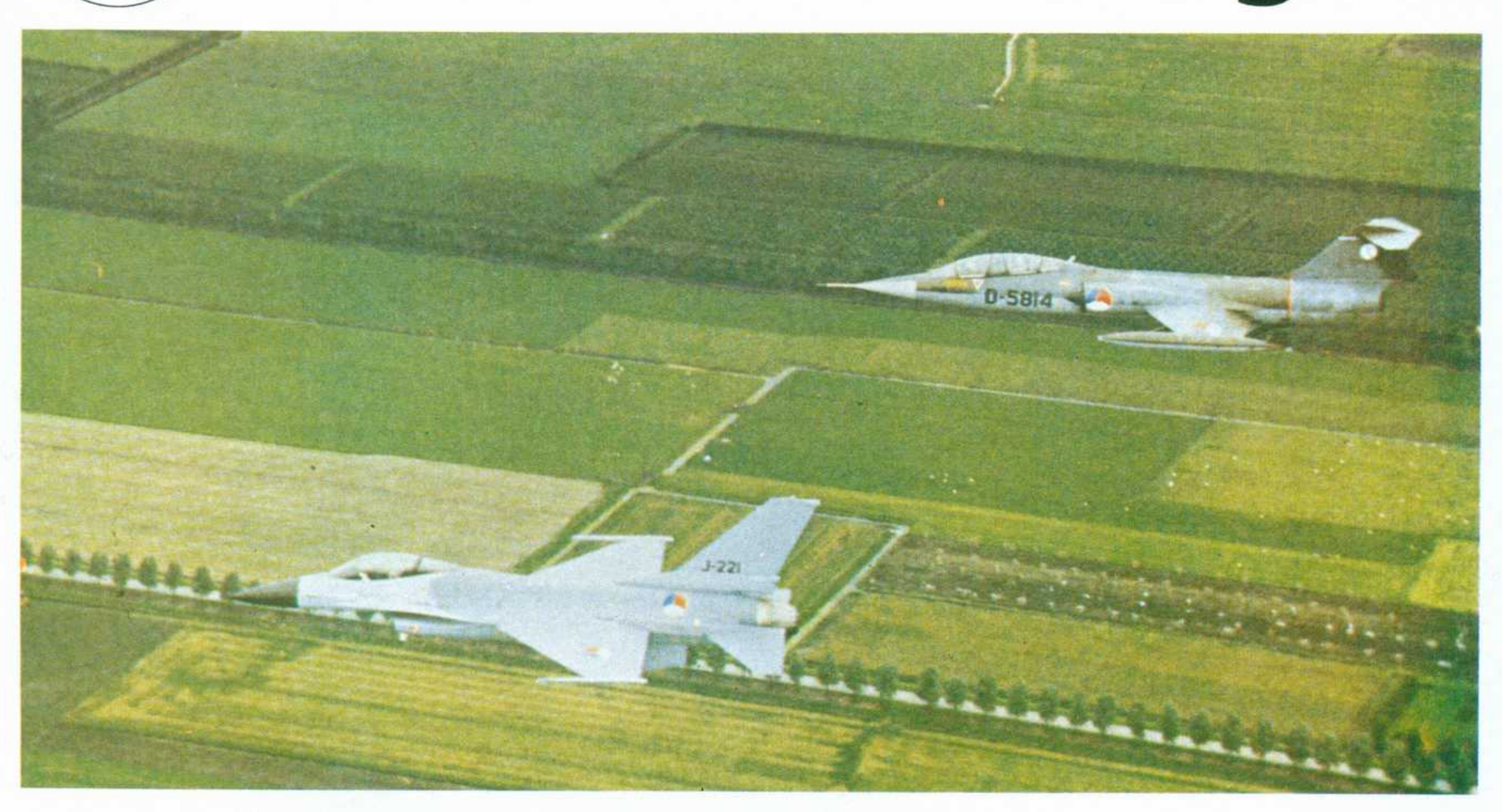
Unidad	*Base*
—	Doha

Aérospatiale SA 341 Gazelle

Unidad	*Base*
—	Doha



Países Bajos



Un General Dynamics F-16 Fighting Falcon, de las Reales Fuerzas Aéreas de los Países Bajos, vuela en formación con el modelo de avión al que está sustituyendo rápidamente: el F-104G (en este caso se trata de un TF-104) (foto US Air Force).

El núcleo principal de las Reales Fuerzas Aéreas de los Países Bajos estará constituido durante las próximas dos décadas por el caza ligero polivalente General Dynamics F-16 Fighting Falcon. Este ágil avión de combate, que alcanza Mach 2, fue seleccionado en 1975 como caza de primera línea para sustituir a modelos tales como el conocido Lockheed F-104 Starfighter y el North American F-100 Super Sabre. Al igual que Bélgica, Noruega y Dinamarca, Países Bajos recibe sus F-16 de dos líneas de montaje europeas, una de ellas la Fokker Aircraft neerlandesa, y la otra la SABCA/Sonaca en Bélgica. A principios de 1982, Países Bajos contrató un total de 124 aviones; casi una cuarta parte serán entrenadores biplazas para conversión operacional, aunque también con capacidad para ser utilizados en configuración de combate.

Las Reales Fuerzas Aéreas de los Países Bajos disponen de dos Mandos principales, el Mando Aéreo Táctico y el Mando Aéreo Logístico y de Entrenamiento. Las unidades del Mando Aéreo Táctico se hallan asignadas a la 2.ª Fuerza Aérea Táctica Aliada de la OTAN y operan en el espacio aéreo neerlandés y en parte de la zona norte de la República Federal de Alemania. Junto a las cinco unidades de F-16 actualmente planificadas y a los escuadrones de NF-5, las Fuerzas Aéreas alinean cuatro escuadrones de misiles tierra-aire Nike Hercules y 11 de Improved Hawk. Integrado dentro del sistema de defensa aérea NADGE junto a las unidades de combate neerlandesas, se encuentra el 32.º Squadron de caza táctica de la US Air Force, con base en Soesterberg, equipado con 18 McDonnell Douglas F-15 Eagle bajo control conjunto neerlandés y de la 17.ª Fuerza Aérea.

Existe un único escuadrón de transporte, el n.º 334, que asume la responsabilidad de las funciones de suministro, VIP y transporte a través de Europa para los tres servicios; se equipa con una docena de Fokker F.27 Troopship. Las tareas de cooperación con el ejército y de enlace se llevan a cabo mediante tres unidades de helicópteros, dos de ellas equipadas con Aérospatiale Alouette III, y la tercera con MBB BO105 recibidos en 1976.

La selección inicial de las tripulaciones se efectúa en los Países Bajos; los candidatos aceptados se trasladan a Canadá para su entrenamiento primario en Beech Musketeer, seguido por un entrenamiento básico y avanzado en Canadian Tutor y CF-5B. También se desarrollan cursos de entrenamiento en EE UU, realizándose los vuelos básicos sobre Cessna T-37, seguidos por vuelos avanzados a bordo de Northrop T-38A Talon. A su regreso a los Países Bajos, los pilotos van a la base aérea de Twenthe para recibir cursos de conversión operacional en el teatro de operaciones.

El Servicio Aéreo Naval neerlandés contará pronto con aviones de patrulla marítima Lockheed P-3C Orion, de los que se ha pasado un pedido de 13 unidades. Sustituyen a los anticuados Lockheed Neptune en la principal base aérea de la Armada, situada en Valkenburg, y se unirán a los seis Breguet Atlantique supervivientes de los nueve originalmente entregados. El segundo modelo nuevo que entrará en servicio será el F.27 Maritime, del que se han adquirido dos ejemplares para tareas de salvamento. El resto del inventario de la Armada lo componen más de 20 helicópteros Westland Lynx en versiones para salvamento, y lucha antisubmarina.

Unidades de vuelo de las Reales Fuerzas Aéreas de los Países Bajos

Unidades de combate

General Dynamics F-16A/B Fighting Falcon

Unidad	*Base*
322, 323 Esc.	Leeuwarden

Lockheed F-104G Starfighter

Unidad	*Base*
306, 311, 312 Esc. (recibirá F-16)	Volkel

Northrop/Canadair NF-5A

Unidad	*Base*
314 Esc.	Eindhoven
315 Esc.	Twenthe
316 Esc.	Gilze Rijen

Unidades de entrenamiento y apoyo

Northrop/Canadair NF-5B

Unidad	*Base*
313 Esc.	Twenthe

Fokker F.27 Troopship

Unidad	*Base*
334 Esc.	Soesterberg

Aérospatiale Alouette III

Unidad	*Base*
298 Esc.	Soesterberg
299 Esc.	Deelen

Messerschmitt-Bölkow-Blohm BO105C

Unidad	*Base*
300 Esc.	Deelen

Unidades de vuelo del Real Servicio Aéreo Naval de los Países Bajos

Dassault-Breguet Atlantique

Unidad	*Base*
321 Esc.	Valkenburg

Fokker F.27 Maritime

Unidad	*Base*
336 Esc.	Curaçao

Lockheed SP-2H Neptune

Unidad	*Base*
320 Esc.	Valkenburg

Lockheed P-3C Orion

Unidad	*Base*
320 Esc.	Valkenburg

Westland UH-14A/SH-14B/C Lynx

Unidad	*Base*
7 860 Esc.	De Kooy

PIA Pakistan International Airlines

Fotografiado durante el vuelo de prueba previo a la entrega a la compañía, el AP-AYM fue el tercer DC-10-30 que vistió la librea de Pakistan International Airlines (foto McDonnell Douglas).

En 1951, el gobierno paquistaní constituyó la compañía aérea Pakistan International Airlines; el 25 de mayo de ese mismo año se encargó una flota inicial compuesta por tres Lockheed L-1049 Super Constellation. El primer servicio de PIA con este modelo tuvo lugar el 7 de junio de 1954 entre las ciudades de Dacca y Karachi, y el 15 de febrero de 1955 se realizó el primer vuelo internacional de la compañía, entre Karachi y Londres, vía El Cairo. El 11 de marzo de 1955, PIA obtuvo el control de las rutas y los medios de explotación de Orient Airways, si bien PIA ya los administraba desde el 1 de octubre de 1953. La consolidación de esta operación comercial permitió que PIA expandiese su red de cobertura doméstica mediante la adopción de once Douglas DC-3 y dos Convair CV-240, que supusieron el destino exclusivo de los Constellation a los servicios internacionales.

Para modernizar su flota doméstica, PIA encargó en mayo de 1956 tres turbohélices Vickers Viscount 815. El primero de éstos, matriculado AP-AJC, fue servido en Wisley el 2 de enero de 1959 y entró en servicio entre Karachi y Delhi el 31 de enero. En 1961, la cobertura interior fue mejorada de nuevo mediante la introducción del bimotor Fokker F. 27 Friendship, del que el primer ejemplar fue recibido el 3 de enero de 1961 y matriculado AP-ALM. El F.27 relegó a los Douglas DC-3 a la explotación de nuevas rutas hacia destinos remotos en las regiones orientales del país.

Pakistan International Airlines puede enorgullecerse de ser la primera compañía aérea asiática que adoptó un avión propulsado por reactor puro. Ese avión, un Boeing 707-121, fue alquilado de Pan American World Airways en 1960 y entró en servicio el 7 de marzo de ese año en la ruta de Londres, que se amplió hasta Nueva York el 5 de mayo de 1961. El 21 de diciembre, PIA recibió el primero (matriculado AP-AMG) de sus tres Boeing 720-040B y la red de cobertura internacional fue, consecuentemente, ampliada de nuevo.

Los vuelos regulares a Nueva York fueron suspendidos en 1963, y el 29 de abril de 1964 PIA se convirtió en la primera compañía aérea no perteneciente al bloque socialista en volar a la ciudad china de Shangai, utilizando para ello los Boeing 720. Concluida la guerra de 1971 contra la India, el Pakistán Occidental se convirtió en Bangladesh y PIA dejó de servir los destinos en el nuevo país. Posteriormente se redujeron tanto la flota como la red de cobertura, si bien en 1972 se volvió a operar la ruta a Nueva York. Unos años antes, se habían encargado cuatro Hawker Siddeley HS. 121 Trident IE en el marco de un programa de mejora de los servicios regionales. El primer Trident fue entregado a PIA el 1 de marzo de 1966 con la matrícula AP-ATK y permaneció en operación hasta 1970, año en que fue vendido a la compañía de bandera china CAAC. El primer reactor comercial de fuselaje ancho incorporado por PIA fue el McDonnell Douglas DC-10-30, cuyo primer ejemplar sería entregado el 1 de marzo de 1974 bajo la matrícula AP-AXC. El mes de abril de 1976 llegaron los dos primeros Boeing 747-282B que, en un principio, fueron alquilados de la compañía TAP. El último modelo de fuselaje ancho adquirido por Pakistan International Airlines es el Airbus Industrie A300B4-203, del que el ejemplar inicial fue recibido el 3 de marzo de 1980 con la matrícula AP-BAX. En la actualidad, los tres modelos de fuselaje ancho vuelan en la mayoría de las rutas internacionales de la compañía, cubriendo numerosos destinos en Asia y Europa, además de Nueva York.

Flota actual de PIA

Airbus Industrie A300B4-203

N.º Reg.	*N.º Constr.*
AP-BAX	96
AP-BAY	98
AP-BAZ	99
AP-BBA	114

Bajo pedido
uno de Hapag Lloyd

Boeing 707-340C

N.º Reg.	*N.º Constr.*
AP-AWY	19866
AP-AXA	19286
AP-AXG	20488

Boeing 707-373C

N.º Reg.	*N.º Constr.*
AP-AWU	18991

Boeing 707-351B

N.º Reg.	*N.º Constr.*
AP-AZW	19636
AP-BAA	19635

Boeing 720-040B

N.º Reg.	*N.º Constr.*
AP-ATQ	18745

Boeing 720-047B

N.º Reg.	*N.º Constr.*
AP-AXL	18818
AP-AXM	18749

Boeing 747-240B (SCD)

N.º Reg.	*N.º Constr.*
AP-BAK*	21825
AP-BAT	22077

* versión SCD

Boeing 747-282B

N.º Reg.	*N.º Constr.*
AP-AYV	20928
AP-AYW	21035

Fokker F.27 Friendship Mk 200

N.º Reg.	*N.º Constr.*
AP-ALN	10164
AP-ATU	10278
AP-AXB	10288
AP-BAL	10243
AP-BAO	10230
AP-BBF	10207

Fokker F.27 Friendship Mk400

N.º Reg.	*N.º Constr.*
AP-ALW	10187

Fokker F. 27 Friendship Mk 600

N.º Reg.	*N.º Constr.*
AP-AUR	10307
AP-AUX	10335

McDonnell Douglas DC-10-30

N.º Reg.	*N.º Constr.*
AP-AXC	46931
AP-AXD	46940
AP-AYM	47889
AP-BLL	47868

Flota suministrada por Editions JP.

Pakistán

Un Martin B-57B de las Fuerzas Aéreas de Pakistán perteneciente al 7.º Escuadrón, basado en Masroor; se trata de unos de los pocos B-57 pakistaníes supervivientes (foto Lindsay Peacock).

Pakistán ha comenzado a recibir los primeros General Dynamics F-16 de un pedido de 40 ejemplares, lo que le convierte en el primer país asiático que cuenta con este cazabombardero ligero. El suministro de los F-16 se relaciona con un intento de incrementar el poderío de las Fuerzas Aéreas pakistaníes ante la presencia soviética en el vecino Afganistán. El nuevo avión se añade a una variada flota de diverso origen, producto de las adquisiciones realizadas por el país en la pasada década. El tipo más nutridamente representado es el Shenyang J-6, del que China ha proporcionado un centenar de ejemplares; se trata, básicamente, de MiG-19 producidos bajo una antigua licencia y modificados en Pakistán para incorporarles asientos eyectables Martin-Baker de fabricación británica y misiles norteamericanos AIM-9 Sidewinder. El J-6 es ya un avión obsoleto, incapaz de enfrentar con éxito a los MiG-23 indios o afganos, por lo cual ha de ser gradualmente retirado a medida que vaya produciendo la entrada en servicio operacional los F-16.

Más moderna es la dotación de Dassault Mirage III/5, consistente en unos 80 ejemplares que operan en misiones de interceptación, reconocimiento y cazabombardeo. El mantenimiento de los Mirage y Shenyang corre a cargo del Pakistan Aeronautical Complex de Kamra, que también fabrica bajo licencia, con el nombre de Mushshak, el pequeño biplaza Saab MFI-17 Supporter.

El restante avión de combate en servicio con las Fuerzas Aéreas de Pakistán es el Martin B-57: un puñado de ejemplares sobrevivientes de un total de 25 suministrados por EE UU equipa a un escuadrón de ataque basado en Masroor. Un refuerzo adicional estará constituido por un lote (al parecer, de unos 45 ejemplares) de cazabombarderos Kiang A-5 que proporcionará China.

La 35.ª Ala de Transporte comprende tres unidades de vuelo. Una de ellas opera una docena de Lockheed Hercules de varios subtipos, adquiridos a EE UU e Irán; la segunda es un escuadrón VIP que utiliza dos Fokker F.27, un Dassault Falcon 20 y un helicóptero Aérospatiale Puma; la tercera es una patrulla de enlace que emplea diversos bimotores, tales como el Beech Baron, el Aero Commander y el Twin Bonanza. Las bases aéreas más importantes cuentan con patrullas de helicópteros de enlace y salvamento, equipadas con Kaman Husky y Aérospatiale Alouette III.

El principal centro de entrenamiento de las Fuerzas Aéreas pakistaníes está situado en el norte, en Risalpur. El entrenamiento primario, que se realiza en los MFI-17, es seguido por un curso básico en birreactores Cessna T-37B/C; una unidad de conversión a aviones de combate, equipada con biplazas MiG-17 o FT-5 chinos, así como con J-6 estándar, tiene su sede en Mianwalli.

El **Ala de Aviación del Ejército de Pakistán** tiene su cuartel general en Dhamial, en las cercanías de Rawalpindi, y su principal cometido consiste en cubrir misiones de observación aérea y comunicaciones. Su dotación de helicópteros comprende 40 Puma, 13 Alouette III, 12 Mil Mi-8 suministrados por la URSS y algunos Bell 47G. También opera un corto número de Bell UH-1H, utilizados en misiones de salvamento en caso de catástrofe. El equipo de ala fija consiste en 40 Mushshak (en realidad, muchos de ellos aún no han sido entregados), 40 Cessna Bird Dog y algunos Beech Queen Air que se hallan destinados a tareas de enlace.

La **Aviación Naval de Pakistán** es una pequeña fuerza equipada con seis helicópteros antisubmarinos Westland Sea King y cuatro Alouette III.

Unidades de vuelo de las Fuerzas Aéreas de Pakistán

Unidades de Combate

Shenyang J-6

Unidad	*Base*
11 Esc.	Rafiqui
14 Esc.	Mianwali
7, 18 Esc.	Masroor
19, 26 Esc.	Peshawar
23, 25 Esc.	Sargodha

Dassault-Breguet Mirage IIIEP/IIIDP/IIIRP

Unidad	*Base*
5 Esc.	Sargodha

Dassault-Breguet Mirage 5DA/5DPA

Unidad	*Base*
9 Esc.	Sardogha

Martin B-57B/C

Unidad	*Base*
7 Esc.	Masroor

Unidades de transporte y de segunda línea

Lockheed C-130B/E Hercules/L-100

Unidad	*Base*
6 Esc.	Chaklala

Fokker F.27 Mk 200

Unidad	*Base*
12 Esc.	Karachi

Dassault-Breguet Falcon 20

Unidad	*Base*
12 Esc.	Karachi

Aérospatiale SA 330J Puma

Unidad	*Base*
12 Esc.	Karachi

Beech L-23

Unidad	*Base*
12 Esc.	Karachi

Saab MFI-17 Mushshak

Unidad	*Base*
1,2 Esc. de Vuelo Primario	Risalpur

Cessna T-37B/C

Unidad	*Base*
1,2 Esc. de Vuelo Básico	Risalpur

Lockheed T-33A/RT-33A

Unidad	*Base*
2 Esc.	Masroor

Pan Am (1)

En 1927, un ex aviador de la I Guerra Mundial llamado Juan Terry Trippe hizo su aparición en el escenario de la aviación civil. Creía fervientemente en la posibilidad de los vuelos transoceánicos y dio su primer paso con el establecimiento de Pan American Airways (PAA). Con una flota formada por dos trimotores Fokker F.VII y un contrato para llevar correo entre Kay West (Florida) y La Habana (Cuba), PAA comenzó a operar el 28 de octubre de 1927. El primer servicio de pasajeros se realizó sobre la misma ruta el 16 de enero de 1928.

Para llevar a cabo sus ambiciosos planes a escala continental, Pan American debió establecer bases a lo largo de las rutas que se había propuesto cubrir. Finalmente, la línea aérea estableció 160 bases terrestres y marítimas, además de 91 estaciones de radio y meteorológicas. En regiones totalmente inaccesibles como la península de Yucatán, en México, la solución consistió en la compra de anfibios Sikorsky S-38. Hacia finales del año 1929, los vuelos de la empresa unían 23 países, incluyendo Cuba, Haití, la República Dominicana y Puerto Rico en el Caribe, Honduras Británica y Panamá en América Central, Colombia en América del Sur, y México.

En 1931 entró en servicio con PAA, con el nombre de *American Clipper*, el primer cuatrimotor que operó con registro comercial, un hidroavión Sikorsky S-40; a partir de ese momento, todos los polimotores de Pan American llevaron un nombre de la serie «Clipper». Durante el año 1934, la línea aérea utilizó 85 aviones en una red que cubría el Caribe, América Central y del Sur y Alaska.

Una fecha que Trippe y PAA no olvidarían fue el 22 de noviembre de 1935, pues ese día el primer hidroavión Martin 130 de la compañía *(China Clipper)* despegó de la bahía de San Francisco con destino a Manila, a unos 13 200 km de distancia, marcando el comienzo de las operaciones comerciales a través del Pacífico. El *China Clipper* aterrizó en Manila seis días después, habiendo totalizado 59 horas y 48 minutos de vuelo. Estos primeros vuelos semanales en ambas direcciones, realizados por 3 Martin 130, sólo estaban destinados al transporte de correo y carga, pero en octubre de 1936 tuvo lugar el primer vuelo de pasajeros.

El 20 de mayo de 1939, exactamente doce años después del comienzo del épico vuelo transatlántico de Charles Lindbergh, PAA realizó su primer servicio de Port Washington a Europa con un Boeing 314 «Clipper». Unas veintiséis horas más tarde, el *Yankee Clipper* aterrizaba en Lisboa, después de una escala de reabastecimiento en las Azores. Al día siguiente, el avión volaba a Marsella. Al igual que en otros vuelos transoceánicos iniciales de Pan American, toda la carga útil consistía en correo, si bien los servicios de pasajeros comenzaron el 28 de junio de 1939. Al estallar la II Guerra Mundial, los servicios transatlánticos de PAA a Marsella y Southampton quedaron suspendidos, pero se mantuvieron los vuelos a Portugal, pues se trataba de un país neutral.

A comienzos de 1941, PAA trabajó en cooperación con los gobiernos norteamericano y británico en el establecimiento de un servicio de transporte aéreo a África. En total, la línea aérea construyó 14 bases en África, que incluían pistas, hangares, instalaciones terminales, centrales eléctricas, para las cuales se llevaron unas 16 000 toneladas de equipo desde EE UU. Durante el año 1942, después que EE UU entrara en guerra, los «Clipper» de Pan American realizaron 1 219 vuelos transatlánticos, transportando más de 1 340 toneladas de carga. Ese mismo año la línea aérea desempeñó un papel esencial en la evacuación de Birmania de 4 000 civiles y soldados heridos. A fin de enviar material y tropas a las zonas de guerra de África y de Asia, la línea aérea constituyó la División África Oriente, equipada con Douglas C54. La contribución de Pan American al esfuerzo de guerra de los Aliados fue inmensa: entre otras cosas, construyó 50 aeropuertos en 15 países, sus vuelos (unos 18 000 de ellos transoceánicos) totalizaron más de 144 millones de km.

A comienzos de 1946, los Lockheed Constellation, que habían sido perfeccionados para cometidos militares durante la guerra, entraron en servicio con Pan American. En junio de 1947, un Constellation inauguraba el primer servicio alrededor del mundo, despegando del aeropuerto de La Guardia, en Nueva York, y regresando al mismo tras 17 escalas en once países, con un tiempo de vuelo de 102 horas 50 minutos. En 1949 Pan American introdujo en sus rutas sobre el Atlántico y el Pacífico el Boeing Stratocruiser, tipo que, junto con el Douglas DC-4, también fue masivamente utilizado durante los primeros años de la década de los cincuenta para el reabastecimiento de las fuerzas norteamericanas comprometidas en la guerra de Corea.

Otro aspecto de las actividades de Pan American fue el entrenamiento técnico del personal de las líneas aéreas que surgieron en algunas naciones después de la II Guerra Mundial. Tales líneas aéreas comprendían la Pakistan International Airlines, Turk Hava Yollari, Thai Airways, Ariana Afghan Airlines, Iran National y otras de diversos países de América Central y del Sur.

En 1950, Pan American cambió su nombre por el de Pan American World Airways. Ese mismo año adquirió la American Overseas Airlines (una subsidiaria de la American Airlines), haciéndose cargo de sus servicios a Alemania Occidental y Suecia, así como de una serie de rutas del interior de Alemania que cubría dicha compañía. En esa época la compañía comenzó a operar con Douglas DC-6 y DC-7B: el primer DC-6 fue entregado el 27 de febrero de 1952, y el primer DC-7B, el 25 de mayo de 1955. Con estos dos tipos (en particular el último), pudo realizar vuelos sin escala a través del Atlántico hacia los principales puntos de destino.

El 13 de octubre de 1955 Pan Am anunció su decisión de encargar 45 aviones de transporte a reacción de construcción norteamericana y tres años después, el 20 de octubre de 1958, un Boeing 707-121 (registrado N709PA y llamado *Clipper America*) realizó su primer servicio a Europa. A partir de comienzos de 1960 el Douglas DC-8 (el primero fue entregado el 7 de febrero de 1960 y llevaba el nombre de *Mandarin Clipper*) se sumó a los Boeing en esta ruta. A finales de 1962, la línea aérea tenía en servicio 60 Boeing 707 y Douglas DC-8, y en 1963 inauguraba sus primeros vuelos de carga en reactor.

Pan Am fue en gran parte responsable, en estrecha colaboración con Boeing, del desarrollo del Boeing 747, capaz de tranportar una carga útil dos veces y media mayor que la del Boeing 707. En abril de 1966, Pan Am efectuó un pedido de 24 Boeing 747-121, y el 21 de enero de 1970 entró en servicio el primer aparato de este tipo en la ruta Nueva York-Londres. La capacidad de transporte de pasajeros del Boeing 747 es prodigiosa, pero es aún posible un mejor uso del avión en su configuración de carga. La siguiente adquisición de la flota de Pan Am fue el Boeing 747 SP-21, el primero de los cuales (con el número de registro N533PA) fue entregado el 5 de marzo de 1976 y utilizado para inaugurar el servicio entre Nueva York y Tokyo el 26 de abril del mismo año, recorriendo 11 130 km sin escalas en 13 horas 40 minutos. Pan Am también realizó servicios sin escala entre San Francisco y Nueva Zelanda/Australia, utilizando en ellos aviones Boeing 747 SP-21.

El 22 de diciembre de 1979 se produjo una notable ampliación de Pan Am con la adquisición de la National Airlines, que el 7 de enero del año siguiente se convirtió en subsidiaria plena de Pan Am. Con esta adquisición, Pan Am se hacía cargo por primera vez de una red de rutas aéreas interiores de EE UU.

El 1 de mayo de 1981 Pan Am puso en servicio el Lockheed L-1011-500 TriStar. El primer avión, registrado N504PA y llamado *Clipper National Eagle* entró en servicio en la ruta Nueva York-Caracas, vía San Juan de Puerto Rico. En 55 años de operaciones, Pan American World Airways, que comenzó como una pequeña compañía de transporte de correo, se ha convertido en una línea aérea que controla una gigantesca red de servicios internacionales. Con exclusión de los vuelos interiores norteamericanos y algunos servicios locales en Alemania Occidental, las rutas aéreas de Pan Am sobrepasan los 135 000 km e incluyen 77 puntos de destino.

En su amplia flota, que incluye tanto L-1011 como DC-10, Pan American cuenta con muchos tipos de Boeing. Este 747SP-21 es uno de los 10 SP de un total de 45 Modelo 747 en servicio (foto Pan Am).

Sigue en el próximo fascículo

Pan Am (2)

Flota actual de Pan American World Airways

Nota: todos los nombres llevan el prefijo «Clipper»

Boeing 707-321

N.º Reg.	N.º Constr.	Nombre
N425PA	19278	Virginia
N433PA	19364	Glad Tidings
N492PA	19694	Eagle Wing
N495PA	19697	Norwester
N496PA	19698	Northern Eagle
N497PA	19699	Victory
N880PA	20019	Emerald Isle
N883PA	20022	Kathay
N884PA	20023	Nightingale
N885PA	20024	Morning Light/Avon
N886PA	20025	Sea Lark
N887PA	20026	Flora Temple
N894PA	20031	Polynesia
N895PA	20032	Herald of the Morning
N897PA	20034	Ocean Express

(todos fuera de servicio, en venta)

Boeing 727-21

N.º Reg.	N.º Constr.	Nombre
N323PA	19005	Natchez
N325PA	19007	Indianman
N329PA	19038	Inca
N355PA	19257	Archer
N356PA	19258	Argonaut
N357PA	19259	Yankee

Boeing 727-21C

N.º Reg.	N.º Constr.	Nombre
N339PA	19134	Flying Dutchman
N340PA	19135	Goddess

Boeing 727-35

N.º Reg.	N.º Constr.	Nombre
N4610	18811	Pathfinder
N4611	18812	Empress
N4612	18813	Pacific Raider
N4613	18814	Prima-Donna
N4614	18815	Reporter
N4615	18816	Ring Leader
N4616	18817	Young Mechanic
N4617	18845	Young Brander
N4618	18846	Wizard
N4619	18847	Roman
N4620	19165	Sportsman
N4621	19166	Stowaway
N4622	19167	Templer

Boeing 727-51

N.º Reg.	N.º Constr.	Nombre
N3605	18942	Viking (ex-N472US)
N3606	18943	Wild Hunter (ex-N473US)
N5607	18804	Wild Ranger (ex-N468US)
N5608	18805	Yankee Ranger (ex-N469US)
N5609	18806	Norseman (ex-N470US)
N604NA	19124	Troubadour (ex-N478US)

Boeing Advanced 727-2D4

N.º Reg.	N.º Constr.	Nombre
N361PA	21849	Friendship (ex-N720ZK)
N362PA	21850	Onward (ex-N721ZK)

Boeing Advanced 727-221

N.º Reg.	N.º Constr.	Nombre
N363PA	22535	Racer
N364PA	22536	Whistler
N365PA	22537	Peerless
N366PA	22538	Expounder
N367PA	22539	Matchless
N368PA	22540	Goodwill
N369PA	22541	Hotspur
N370PA	22542	Splendid

Boeing 727-235

N.º Reg.	N.º Constr.	Nombre
N4730	19450	Fidelity
N4731	19451	Alert
N4732	19452	Challenger
N4733	19453	Charger
N4734	19454	Charmer
N4735	19455	Daring
N4736	19456	Dashaway
N4737	19457	Defiance
N4738	19458	Electric
N4739	19459	Electric Spark
N4740	19460	Endeavour
N4741	19461	Defender
N4742	19462	Friendship Force
N4743	19463	Good Hope
N4745	19465	Invincible
N4746	19466	Intrepid
N4747	19467	Lookout
N4748	19468	Progressive
N4749	19469	Quick Step
N4750	19470	Rapid
N4751	19471	Competitor
N4752	19472	Surprise
N4753	19473	Undaunted
N4754	19474	Resolute

Boeing 747SP-21

N.º Reg.	N.º Constr.	Nombre
N530PA	21022	Mayflower (ex-N747SP)
N531PA	21023	Freedom (ex-N247SP)
N532PA	21024	Constitution (ex-N342SP)
N533PA	21025	Young America (ex-N40135)
M534PA	21026	Great Republic
N536PA	21441	Lindbergh
N537PA	21547	Washington
N538PA	21548	Plymouth Rock
N539PA	21648	Liberty Bell
N540PA	21649	Star of the Union

Boeing 747-121

N.º Reg.	N.º Constr.	Nombre
N652PA	20347	Mermaid
N653PA	20348	Pride of the Ocean
N655PA	20350	Sea Serpent
N656PA	20351	Empress of the Seas
N657PA	20352	Seven Seas
N659PA	20354	Romance of the Seas

Pan American utiliza para servicios de carga seis Boeing Modelo 747, incluido este 747-221F llamado *Clipper Industry*. Además de la puerta de carga en el morro, la serie Modelo 747-200F tiene una puerta lateral optativa que permite cargar contenedores de hasta 3,05 m de altura (foto Pan Am).

N731PA	19637	Ocean Express
N732PA	19638	Ocean Telegraph
N733PA	19640	Pride of the Sea
N734PA	19641	Champion of the Seas
N735PA	19642	Spark of the Ocean
N737PA	19644	Ocean Herald
N738PA	19645	Belle of the Sea
N739PA	19646	Maid of the Seas
N740PA	19647	Ocean Pearl
N741PA	19648	Sparkling Wave
N742PA	19649	Neptune's Car
N743PA	19650	Black Sea
N744PA	19651	Ocean Spray
N747PA	19639	Juan T. Trippe (ex-N747QC)
N748PA	19652	Crest of the Wave
N749PA	19653	Dashing Wave
N750PA	19654	Neptune's Favorite
N751PA	19655	Gem of the Sea
N753PA	19657	Queen of the Seas
N754PA	19658	Ocean Rover
N755PA	19659	Sovereign of the Seas
N770PA	19600	Queen of the Pacific

Boeing 747-121F (SCD)

N.º Reg.	N.º Constr.	Nombre
N654PA	20349	Pacific Trader
N658PA	20353	Fortune
N771PA	19661	Messenger

Boeing 747-123F (SCD)

N.º Reg.	N.º Constr.	Nombre
N901PA	20391	Telegraph (ex-N9676, OD-AGC)

Boeing 747-132

N.º Reg.	N.º Constr.	Nombre
N902PA	19896	Seaman's Bridge (ex-N9896, LV-LRG, N40108, B-1868)

Boeing 747-221F (SCD)

N.º Reg.	N.º Constr.	Nombre
N904PA	21743	Industry
N905PA	21744	Courier

Lockeed L-1011-500 TriStar

N.º Reg.	N.º Constr.	Nombre
N501PA	1176	Eagle (ex-N64911, N4005X)
N503PA	1177	Flying Eagle (ex-N4003G)
N504PA	1181	National Eagle
N505PA	1184	Eagle Wing
N507PA	1185	Northern Eagle
N508PA	1186	Bald Eagle
N509PA	1188	Golden Falcon
N510PA	1194	George T. Baker
N511PA	1195	Black Hawk
N512PA	1197	War Hawk
N513PA	1208	Wild Duck
N514PA	1210	Game Cock

McDonnell Douglas DC-10-10

N.º Reg.	N.º Constr.	Nombre
N60NA	46700	Meteor
N61NA	46701	Evening Star
N62NA	46702	Morning Star
N63NA	46703	Eclipse
N64NA	46706	Shooting Star
N65NA	46707	Silver Star
N66NA	46708	Sirius
N67NA	46709	Star of Hope
N68NA	46710	Star Gazer
N69NA	46942	Star Light
N70NA	46943	Star King

McDonnell Douglas DC-10-30

N.º Reg.	N.º Constr.	Nombre
N80NA	46711	
N81NA*	46712	
N82NA	46713	Aurora
N83NA	46714	Celestial Empire
N84NA	47837	Glory of the Skies

* en préstamo a LAN Chile como CC-CJN

Boeing 747-221F(SCD)

N.º Reg.	N.º Constr.	Nombre
N904PA	21743	Industry
N905PA	21744	Courier

Perú

Obligado por su posición estratégica a poseer una fuerza aérea por lo menos tan potente como la de sus naciones vecinas, Perú cuenta con aviones de primera línea adquiridos con el paso de los años en Gran Bretaña, Francia, EE UU y la URSS. Esta disparidad de fuentes indica el deseo peruano de no alineación, refrendado por la compra de cazabombarderos Sukhoi Su-22 como parte de una oferta soviética cursada en 1976. Actualmente, unos 50 de esos aparatos de geometría variable equipan dos escuadrones de la Fuerza Aérea del Perú. Junto con 70 transportes y helicópteros de la misma procedencia, son los únicos aviones militares soviéticos presentes en América del Sur. Algunos informes apuntan que, a pesar de haber sido puestos al día con aviónica avanzada, los Su-22 sufren una disponibilidad algo baja.

Perú se convirtió en 1968 en el primer país sudamericano que encargaba aviones Dassault Mirage, 30 de los cuales (25 Mirage 5P y cinco entrenadores Mirage 5DP) sirven en el Grupo 13 de Chiclayo, en el norte. Existe un pedido adicional por otros 30 cazabombarderos Mirage 50 y las facilidades financieras han animado a la FAP a firmar un contrato por catorce Mirage 2000 y dos entrenadores biplazas. Existe una opción por otros 10 Mirage 2000, que podría formalizarse tras la entrega de los primeros, en el transcurso de 1985.

En el curso de los últimos 28 años Perú ha atesorado una importante fuerza de aviones BAe (BAC/English Electric) Canberra, de los que 30 ejemplares de bombardeo-interdicción y entrenamiento se hallan aún en servicio. La FAP utiliza asimismo una treintena de aparatos Cessna A-37B, asignados a misiones antiguerrilla.

La extensión del país aconseja la tenencia de una importante fuerza de transporte, de modo que sólo los aviones de ala fija peruanos son ya unos 100. Junto con más de 50 helicópteros utilizados por la FAP y un número similar por el Ejército, queda asegurado un considerable apoyo logístico a las fuerzas armadas y a la población civil diseminada por las regiones del interior. El transporte de materiales pesados a las zonas andinas está en manos de siete polimotores Lockheed L100-20 Hercules, en tanto que las misiones de corto alcance corren por cuenta de 16 Antonov An-26 y los de Havilland Canada DHC-5 Buffalo. Otros modelos utilizados también por la FAP son transportes convertibles de carga y pasaje DC-8-62 (ex Swissair), diez de Havilland Canada Twin Otter (algunos equipados con flotadores), doce Pilatus Turbo-Porter, 23 Beech Queen Air y unos pocos Douglas C-47 y Douglas C-54. La flota de aviones VIP para los miembros del gobierno comprende un Fokker F.28 Fellowship y un Dassault-Breguet Falcon 20.

Perú cuenta también con una factoría aeronáutica, erigida para la producción de entrenadores a reacción y aparatos de ataque ligero. Indaer-Perú, que así se llama, construirá un total de 66 aviones Aermacchi M.B.339, en versiones biplaza y monoplaza, durante los próximos cinco años. Del éxito de esta empresa dependerá que se plantee o no la exportación de estos aparatos construidos bajo licencia a otros países de la región. El esquema de entrenamiento de los pilotos peruanos comienza con un nivel primario a bordo de Cessna T-41 y continúa con la etapa básica, con 26 aparatos Cessna T-37C. En 1980 se encargaron doce M.B.339 para remplazar a los T-37, que procedieron directamente de la cadena de montaje de Aermacchi.

El Servicio Aeronaval de la Marina Peruana tiene a su cargo tanto las patrullas antisubmarinas y SAR con aviones de ala fija como las tareas antisubmarinas con helicópteros embarcados. Nueve Grumman S-2E Tracker excedentes de la US Navy y dos Fokker F.27MPA nuevos de fábrica operan desde la principal base aérea de la SAMP, Jorge Chávez, apoyados por cinco transportes C-47. Seis helicópteros polivalentes Agusta-Bell AB.212ASW, armados con misiles aire-superficie Sea Killer, están asignados a la flota de cuatro fragatas lanzamisiles tipo «Lupo», de construcción italiana. Existen también nueve Sikorsky AS-3H Sea King que, entre otras capacidades, pueden desempeñar misiones antibuque con misiles Exocet.

Las misiones de entrenamiento y enlace corresponden a diez Bell 206, dos Alouette III, seis UH-1D/H y seis Beech T-34C propulsados a turbohélice.

La Aviación del Ejército Peruano está principalmente asignada a tareas de transporte y enlace en apoyo de proyectos civiles y al despliegue de las fuerzas de tierra. Este servicio recibió por lo menos 42 Mil Mi-8, en diversos lotes. Completan sus efectivos de vuelo siete Alouette III, ocho Bell 47G y cinco Cessna Super Skywagon.

El modelo de origen italiano Aermacchi M.B.339AP, construido por la empresa nacional Indaer-Perú, equipa un total de tres escuadrones (511, 512 y 513), tanto en sus versiones biplazas como monoplazas.

Unidades de vuelo de la FAP

Unidades de combate

Dassault-Breguet Mirage 5P/5DP

Unidad	*Base*
Grupo 13, Escuadrón 12 y 14	Chiclayo

British Aerospace Canberra B(I).Mk 8/68/B.Mk 2/T.Mk 4/B.Mk 56

Unidad	*Base*
Grupo 9	Renán Elías Olivera

Sukhoi Su-22/22U 'Fitter-F'

Unidad	*Base*
Grupo 12, Escuadrón 11 y 12	Talara

Cessna A-37B Dragonfly

Unidad	*Base*
Grupo 7	Piura

Transporte y entrenamiento

Lockheed L-100-20

Unidad	*Base*
Grupo 8, Escuadrón 841, 842, 843	Jorge Chávez

de Havilland Canada DHC-5 Buffalo

Unidad	*Base*
Grupo 8, Escuadrón 841, 842, 843	Jorge Chávez

Antonov An-26 'Curl'

Unidad	*Base*
Grupo 8, Escuadrón 841, 842, 843	Jorge Chávez

McDonnell Douglas DC-8-62CF

Unidad	*Base*
Grupo 8, Escuadrón 841, 842, 843	Jorge Chávez

Fokker F.28-100

Unidad	*Base*
Grupo 8, Escuadrón 841, 842, 843	Jorge Chávez

Fairchild FH-227

Unidad	*Base*
Grupo 8, Escuadrón 841, 842, 843	Jorge Chávez

Gates Learjet 25B

Unidad	*Base*
Servicio Aerofotográfico Nacional	Las Palmas

de Havilland Canada DHC-6 Twin Otter

Unidad	*Base*
Grupo 42	Iquitos

Pilatus Turbo-Porter

Unidad	*Base*
Grupo 42	Iquitos

Douglas C-47

Unidad	*Base*
Grupo 42	Iquitos

Beech Queen Air A80

Unidad	*Base*
Servicio Aerofotográfico Nacional	Las Palmas

Cessna T-41D

Unidad	*Base*
Grupo 51, Escuadrón 511, 512, 513	Las Palmas

Aermacchi M.B.339AP

Unidad	*Base*
Grupo 51, Escuadrón 511, 512, 513	Las Palmas

Bell 47G

Unidad	*Base*
Grupo 3, Escuadrón 307	Jorge Chávez

Cessna T-37C

Unidad	*Base*
Grupo 51, Escuadrón 511, 512, 513	Las Palmas

Bell 206B JetRanger

Unidad	*Base*
Grupo 3, Escuadrón 307	Jorge Chávez

Aérospatiale Alouette III

Unidad	*Base*
Grupo 3, Escuadrón 307	Jorge Chávez

Messerschmitt-Bölkow-Blohm BO105

Unidad	*Base*
Grupo 3, Escuadrón 332	Jorge Chávez

Mil Mi-8-'Hip'

Unidad	*Base*
Grupo 3, Escuadrón 332, 341	Jorge Chávez

Bell Modelo 212

Unidad	*Base*
Grupo 3, Escuadrón 341	Jorge Chávez

Mil Mi-6 'Hook'

Unidad	*Base*
Grupo 3, Escuadrón 341	Jorge Chávez

Philippine Air Lines

Gracias a su probada capacidad para operar en pistas poco preparadas, los siete BAe 748 de Philippine Air Lines cubren la mayoría de los vuelos interiores, uniendo más de 50 ciudades a través de una red de 22 000 km (foto Philippine Air Lines).

En 1931 el súbdito filipino Andrés Soriano y un grupo de estadounidenses constituyeron la Philippine Aerial Taxi Co (PATCO), cuyas primeras operaciones consistieron en vuelos privados y charter. En 1936 comenzaron los servicios regulares y su denominación pasó a ser Philippine Air Transport Co. Hacia 1938 la compañía PATCO hacía dos servicios regulares entre Manila, Baguio y Legazpi. En julio de 1940 la compañía quebró, y el 25 de febrero de 1941 fue reformada, convirtiéndose en Philippine Air Lines (PAL) e inaugurando su primer vuelo con un Beech Modelo 18 entre Manila y Baguío.

PAL dependía financieramente de intereses filipinos y estadounidenses, con Trans World Airlines ostentando el 28 por ciento del capital. Sus servicios cesaron al ser invadidas las islas por los japoneses en diciembre de 1941 y volvieron a iniciarse con un vuelo entre Manila y Legazpi el 14 de febrero de 1946, utilizando inicialmente cinco Douglas DC-3. Durante los veinte años siguientes más de treinta aviones de este tipo volaron con los colores de PAL. En los primeros dos años, el crecimiento de la compañía fue fenomenal. Los vuelos charter de tropas a través del Pacífico hasta Oakland, California, comenzaron el 31 de julio de 1946 y los servicios regulares de pasajeros hacia la costa Oeste en diciembre del mismo año. Algunos Douglas DC-4 utilizados en estas rutas fueron adquiridos por Philippine Air Lines cuando se hizo cargo de Far East Air Transport el 6 de mayo de 1947.

Los cuatro primeros DC-6 fueron adquiridos en 1948; el primero, matriculado PI-C290, llegaría el 14 de abril de 1948. El servicio inaugural con este avión se realizó el 29 de mayo, volando hasta Londres via Bangkok, Calcuta, Karachi, El Cairo, Roma y Madrid. Desde Londres se dirigía hasta San Francisco y de allí de regreso a Manila. De esta forma, en tan sólo dos años, Philippine Air Lines pasó de ser una compañía nacional a cubrir rutas que circundaban el mundo. En setiembre de 1948 PAL absorbió a la debilitada Commercial Airlines y a fines de 1950 a Trans-Asiatic Airlines.

Se conformaron nuevos servicios (a Italia y Suiza), y en 1953 la línea fue autorizada a efectuar servicios a través del Pacífico hacia México. Sin embargo, a excepción de la ruta de Hong Kong, los servicios a grandes distancias fueron suspendidos en abril de 1954, ante la pérdida de un Douglas DC-6 en Roma el 14 de enero de 1954 y el descenso del número de pasajeros en la ruta a San Francisco.

La ruta hacia Hong Kong se abrió a mediados de los cincuenta con Convair CV-340, de los que el primero, matriculado PI-C770, fue entregado el 27 de marzo de 1953. Este tipo de aparato fue remplazado en 1957 por Vickers Viscount 784D, cuyo primer ejemplar fue matriculado PI-C770, y entró en servicio el 10 de mayo de 1957. El 1 de junio de ese mismo año se inauguró la ruta entre Manila y Hong Kong. En rutas interiores se realizaban vuelos regulares a Cebú, Davao y Zamboanga. Estos servicios fueron modernizados en 1960 al remplazarse los DC-3 por Fokker F.27 Friendship. El primero de estos aparatos estaba matriculado PI-C501 y fue recibido el 23 de febrero de 1960. En 1967, los Friendship fueron sustituidos por Hawker Siddeley HS.748, de los que el primero (arrendado por el constructor) se entregó a la compañía el 20 de febrero de 1967 con la matrícula PI-C784.

Para servicios en áreas rurales durante la década de los cincuenta e inicios de los sesenta se usaron de Havilland Canada DHC-3 Otter y Scottish Aviation Twin Pioneer 2.

Los primeros aviones a reacción de la compañía fueron Boeing 707 alquilados a Pan American World Airways a comienzos de 1962, que en junio de ese mismo año fueron remplazados por Douglas DC-8-53 alquilados a KLM. Estos aviones se utilizaron en la ruta de San Francisco, reduciendo el tiempo de vuelo a 15 horas. En mayo de 1966 el BAC One-Eleven comenzó a sustituir a los Vickers Viscount en las rutas interiores. El primer One-Eleven, matriculado PI-C1121, fue entregado el 19 de abril de 1966. PAL también utiliza para estas rutas interiores el NAMC YS-11, de construcción japonesa, de los que los cuatro primeros eran transferidos de la arruinada Filipinas Orient Airways en enero de 1974. Fueron matriculados de PI-C962 a C965.

Actualmente las rutas de largo alcance a Europa, EE UU y Oriente Medio se efectúan con dos tipos de aviones de fuselaje ancho, el McDonnell Douglas DC-10-30, cuyo primer ejemplar fue alquilado inicialmente a KLM el 11 de julio de 1974 con la matrícula PH-DTI, y el Boeing 747-2F6B, de los que el primero fue entregado el 21 de diciembre de 1979 y matriculado N741PR. En las rutas de corto y medio alcance (China, Japón y Singapur) se utilizan los Airbus A300, de los que el primero, matriculado RP-C3001, fue entregado en Toulouse el 29 de noviembre de 1979. Los primeros Boeing 727-2M7 fueron alquilados a Hughes Airwest en julio y agosto de 1979 y actualmente se hallan en servicio dos Boeing 727-134 comprados a Transair Sweden en setiembre y octubre de 1981.

Philippine Air Lines opera en la actualidad en 28 rutas internacionales en el Medio y Lejano Oriente, Europa y EE UU y entre más de 40 puntos de las islas Filipinas. El futuro comercial de esta aerolínea se presenta muy esperanzador.

Flota actual de Philippine Air Lines

Airbus Industrie A300B4-103

N.º Reg.	N.º Constr.
RP-C3001	063
RP-C3002	069
RP-C3003	125
RP-C3004	203

Bajo pedido: uno, que será matriculado RP-C305

Armstrong Whitworth A.W.650 Argosy

N.º Reg.	N.º Constr.
RP-C1193	6782

BACOne-Eleven 501EX

N.º Reg.	N.º Constr.
RP-C1188	209

BAC One-Eleven 516FP

N.º Reg.	N.º Constr.
RP-1193	231

BAC One-Eleven 517FE

N.º Reg.	N.º Constr.
RP-C1186	188
RP-C1187	189

BAC One-Eleven 518FC

N.º Reg.	N.º Constr.
RC-C1189	204

BAC One-Eleven 523FJ

N.º Reg.	N.º Constr.
RP-C1194	199

BAC One-Eleven 524FF

N.º Reg.	N.º Constr.
RP-C1184	190
RP-C1185	195

BAC One-Eleven 527FK

N.º Reg.	N.º Constr.
RP-C1171	215
RP-C1181	226
RP-C1182	246
RP-C1183	248

Boeing 727-134

N.º Reg.	N.º Constr.
RP-C1240	19691
RP-C1241	19692

Boeing 747-2F6B

N.º Reg.	N.º Constr.
N741PR	21832
N742PR	21833
N743PR	21834
N744PR	22382

Britten-Norman BN-2A Islander

N.º Reg.	N.º Constr.
RP-C2130	721
RP-C2131	421
RP-C2132	422
RP-C2134	432
RP-C2138	445
RP-C2139	448
RP-C2141	452
RP-C2144	458
RP-C2149	471
RP-C2154	500

Douglas DC-3

N.º Reg.	N.º Constr.
RP-C941	4107
RP-C946	4106
RP-C960	2179

BAe 748-209

N.º Reg.	N.º Constr.
RP-C1014	1636
RP-C1015	1637
RP-C1017	1639
RP-C1021	1642
RP-C1023	1659
RP-C1024	1660
RP-C1026	1664

McDonnell Douglas DC-10-30

N.º Reg.	N.º Constr.
RP-C2003	46958
RP-C2114	47838
PH-DTI*	46933
PH-DTK*	46914

* cedidos por KLM

NAMC YS-11

N.º Reg.	N.º Constr.
RP-C962	2012
RP-C963	2015
RP-C964	2027
RP-C1415	2042
RP-C1420	2025

NAMC YS-11A

N.º Reg.	N.º Constr.
RP-C1417	2070
RP-C1421	2139

Aviones de entrenamiento PAL

Cessna 152 Aerobat

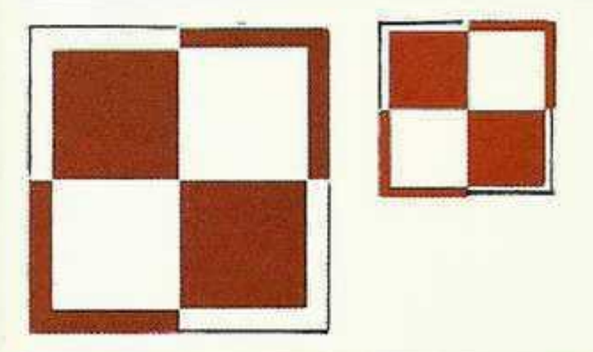
N.º Reg.	N.º Constr.
RP-C1049	81771
RP-C1050	81781
RP-C1052	81804
RP-C1053	81822

Piper PA-38-112-Tomahawk

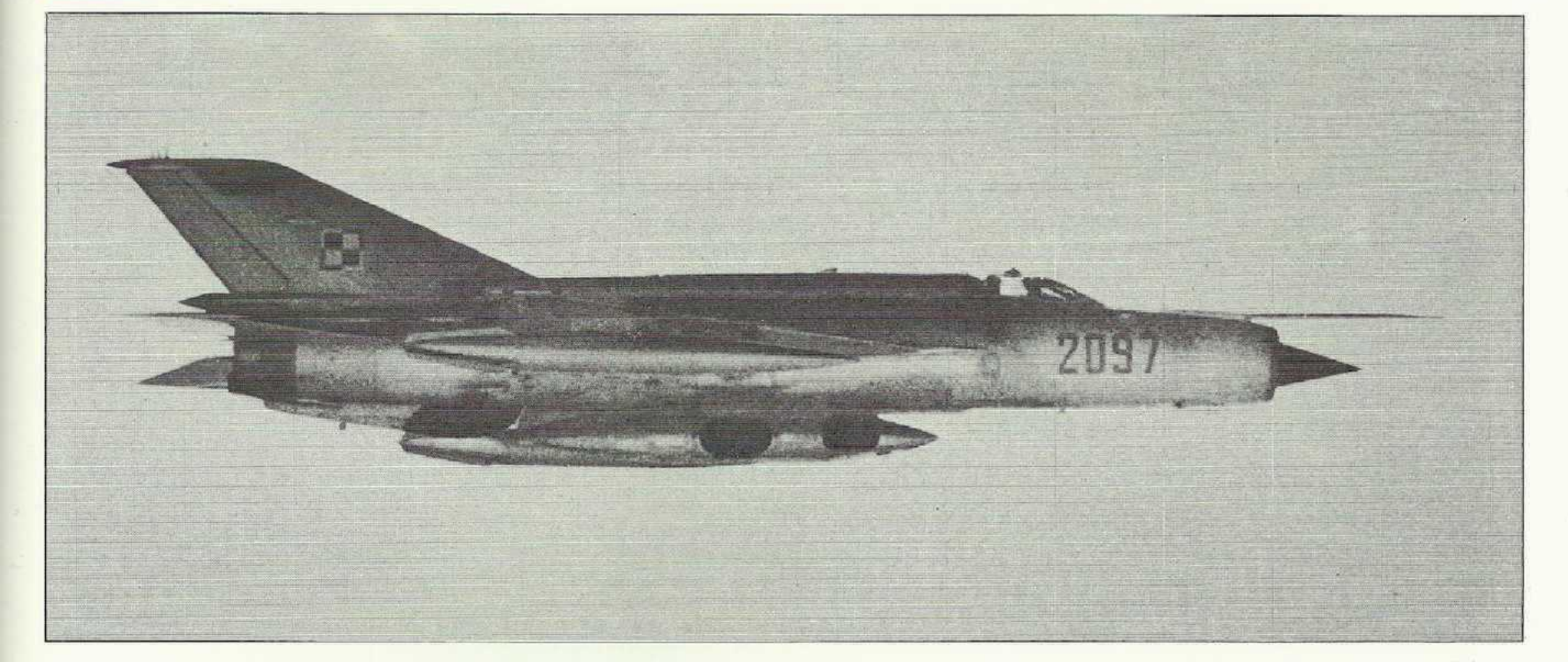
N.º Reg.	N.º Constr.
RP-C1066	38-79A0040
RP-C1067	38-79A0043
RP-C1068	38-79A1149
RP-C1069	38-79A1150
RP-C1070	38-79A1151
RP-C1071	38-79A1153
RP-C1072	38-79A1154
RP-C1073	38-79A1156
RP-C1074	38-79A1159
RP-C1075	38-79A1173
RP-C1083	38-79A11–
RP-C1084	38-79A1178

Piper PA-44-180 Seminole

N.º Reg.	N.º Constr.
RP-C1092	44-7995–
RP-C1093	44-7995181
RP-C1094	44-7995319



Polonia



Las tareas de reconocimiento primario son desempeñadas por los MiG-21RF «Fishbed-H». Su equipo incluye un contenedor ventral de cámaras, sensores infrarrojos y contramedidas electrónicas.

De todos los países que integran el Pacto de Varsovia, Polonia dispone, en términos de potencial, de la segunda fuerza aérea después de la soviética. Al igual que otras armas aéreas del Pacto, la Polskie Wojska Lotnicze es esencialmente una fuerza de ataque al suelo, equipada con alrededor de 1 000 aviones de procedencia soviética y destinados a desempeñar un papel táctico en apoyo del Ejército. Entrenada y armada por la URSS, la PWL conserva pocas de las tradiciones que sirvieron de marco para su alineación con las potencias aliadas durante la II Guerra Mundial, a cuyo lado combatieron para reconquistar la perdida soberanía nacional polaca.

Liberada por la URSS en 1944-45, Polonia se convirtió en un estado comunista y en un fiel aliado de la Unión Soviética. Basado en Polonia y con cuartel general en Legnica se halla el 37.° Ejército Aéreo soviético que, con 350 aviones, forma parte del Grupo Septentrional de las Fuerzas Soviéticas. En caso de una amenaza contra el Pacto, la PWL podría ser asignada a esta vasta organización aliada.

La PWL está estructurada al estilo soviético, con dos o tres escuadrones por regimiento; cada escuadrón está dotado con unos 15 aviones, si bien algunos regimientos de sólo dos escuadrones tienen asignados 20 aviones por unidad. Normalmente, uno de los escuadrones de un regimiento tiene encomendadas misiones de entrenamiento, de modo que por lo menos cuatro de sus aparatos son biplazas.

Se cree que la PWL opera desde unos 35 o 40 aeródromos militares en Polonia, de los que algunos son utilizados también por efectivos tácticos soviéticos. Además, existen numerosas pistas de dispersión y tramos rectos de carreteras dotados con instalaciones de control y apoyo.

La PWL ha sido la primera fuerza aérea del Pacto de Varsovia, después de la soviética, en recibir cazabombarderos de geometría variable Sukhoi Su-20 «Fitter-C», mejora importante sobre los Su-7 que poseía. La primera unidad convertida al Su-20 se constituyó a principios de los años setenta y en la actualidad existen tres regimientos dotados con este modelo. Como complemento se dispone de más de cien LiM-5, la versión producida bajo licencia en Polonia del Mikoyan-Gurevich MiG-17 en sustitución del obsoleto LiM-2, la versión polaca del MiG-15. La producción bajo licencia de aviones de combate de altas prestaciones ha sido desestimada por la URSS, de manera que los aviones de primera fila presentes en la PWL provienen directamente de las factorías soviéticas.

La defensa aérea es el papel que tienen encomendados más de 350 cazas MiG-21PF/MF/SMT «Fishbed», encuadrados en nueve regimientos que constituyen tres divisiones. Armados con misiles aire-aire «Atoll» y «Advanced Atoll», estos aviones pueden también desempeñar misiones de ataque, utilizando armas lanzables subalares y contenedores de cañones. Como complemento de la fuerza tripulada de interceptación existen unos 50 emplazamientos de misiles superficie-aire SA-2 y SA-3. La PWL dispone cada vez en mayor cantidad de los MiG-23 «Flogger» de geometría variable, que refuerzan a los MiG-21 existentes en sus misiones de defensa aérea. En las tareas de reconocimiento táctico, la PWL utiliza MiG-21RF y LiM-5 adaptados expresamente.

En apoyo a las unidades de combate existe un regimiento de transporte dotado con unos 45 aviones, entre los que se hallan desde el voluminoso Antonov An-12 «Cub» al pequeño biplano An-2 «Colt». Una unidad gubernamental, estacionada en Warszawa-Okecie, está equipada con dos birreactores comerciales Tupolev Tu-134 «Crusty» y más de una docena de trirreactores Yakovlev Yak-40 «Codling».

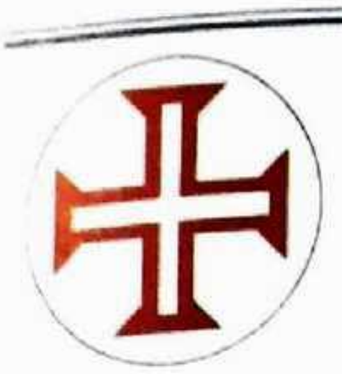
La División Aeronaval forma parte de la PWL y está dotada con unos 80 aviones, entre LiM-5 y MiG-21. Los Mi-2 y Mi-8 son empleados en misiones de transporte y entrenamiento de tripulaciones navales.

Aproximadamente unos 200 P.Z.L. Mielec TS-11 Iskra en cinco configuraciones son utilizados en las misiones de entrenamiento, tanto de ataque como de reconocimiento.

Material de vuelo de las Fuerzas Aéreas de Polonia

Aviones de combate	*N.°*
Mikoyan-Gurevich MiG-23 «Flogger»	60(?)
Mikoyan-Gurevich MiG-21 «Fishbed»	350+
Mikoyan-Gurevich MiG-21RF «Fishbed»	35
LiM-5 (MiG-17 «Fresco»)	100+
Sukhoi Su-20 «Fitter»	120+
Sukhoi Su-7 «Fitter»	160

Aviones de transporte y entrenamiento	*N.°*
Antonov An-12 «Cub»	20
Antonov An-26 «Curl»	12
Antonov An-2 «Colt»	9
Ilyushin Il-14 «Crate»	12
Tupolev Tu-134 «Crusty»	2
Yakovlev Yak-40 «Codling»	12
Mil Mi-2 «Hoplite»	100+
Mil Mi-8 «Hip»	30+
Mil Mi-24 «Hind»	30+
P.Z.L. TS-11 Iskra	200
P.Z.L. TS-8 Bies	?



Portugal

Tuvieron que pasar diez años para que la Fôrça Aérea Portuguesa (FAP) obtuviese el material de vuelo y la capacidad que posee en la actualidad. En 1975, unas fuerzas armadas cansadas y desalentadas asumían el proceso de evacuación de las colonias portuguesas en Africa y Asia, y dejaban parte de su equipo en manos de las fuerzas guerrilleras a las que hasta ese momento habían combatido. Un arma muy adaptable debido a las circunstancias nacionales, la FAP supo contemporizar con el gobierno de izquierdas nacido de la «Revolución de los Claveles» de abril de 1974 y también con el (para algunos inevitable) contragolpe conservador incitado por medios militares en noviembre de 1975. Ese segundo giro político dio al país mayor estabilidad interna, pero no pudo enderezar la deplorable situación económica que aún aflige a Portugal.

Una desesperante falta de recursos pecuniarios es uno de los principales problemas que la FAP debe afrontar. Ello supone que la adquisición de nuevo material resulte casi imposible y que incluso los aviones existentes pierdan parte de su eficacia. Inicialmente, obsoletos North American F-86F Sabre formaban el único potencial defensivo del país, y no beneficiaba especialmente la moral de la FAP saber que Portugal era el último usuario europeo de ese modelo. Para el ataque al suelo, la FAP disponía de una flota de Aeritalia G91 procedentes de los excedentes de la Lufwaffe, y este tipo se conserva aún en activo a la espera de la compra de otro más adecuado. La esperada adquisición de aviones Northrop F-5E a finales de los años setenta no se llevó a cabo y, aunque la FAP confía en conseguir el Northrop F-20 Tigershark, parece ser que una decisión a este respecto va aún para largo.

Se ha conseguido una modernización parcial de las unidades de ataque mediante la recepción de 20 aparatos Vought Corsair II ex US Navy, denominados A-7P. Esos aviones, entregados en 1981, forman parte de las contrapartidas norteamericanas por el uso que hacen sus fuerzas armadas de la base de Azores, en Lajes. Se han recibido también seis entrenadores biplazas TA-7C, y Vought dispone de otro pedido por 24 A-7P adicionales que formarán un segundo escuadrón en Monte Real entre 1985 y 1986.

La inexistencia de un caza moderno (o, por lo menos, modernizado) supone que los G91 sigan asignados a misiones de interceptación, equipados con un sistema computerizado de lanzamiento de armas y misiles aire-aire AIM-9 Sidewinder.

Cinco Lockheed Hercules recibidos en 1978 sustituyeron a los viejos transportes Nord Noratlas. Esos nuevos aviones, empero, deben también desempeñar cometidos de patrulla marítima a raíz de la baja de los Lockheed P2V Neptune unos años antes. Está previsto que a corto plazo se adquieran otros cuatro aviones Hercules, de la versión alargada C-130H-30. Más ambiciosa es la intención de conseguir hasta seis Lockheed P-3B Orion de segunda mano, que asumirían el patrullaje marítimo asignado a los Hércules e incrementarían las posibilidades de lucha antisubmarina de la OTAN en el Atlántico. A mediados de los años setenta, Portugal adquirió a España 24 aparatos CASA C-212 Aviocar, que se han convertido en populares peones de brega de las FAP y que no sólo son empleados en cometidos de transporte ligero, sino también de salvamento, de instrucción en polimotores y de navegación, y como plataformas de contramedidas.

Otros modelos en servicio son 32 Cessna (Reims) FTB.337 utilizados en tareas fotográficas (ocho), antiguerrilla (dieciséis) y de entrenamiento (ocho); aproximadamente 36 Aérospatiale Alouette III, de los que por lo menos 12 pueden utilizarse con armamento diverso; y seis helicópteros Aérospatiale Puma de transporte y cuatro de salvamento.

El entrenamiento primario corre a cargo de 30 de Havilland Chipmunk, construidos bajo licencia en Portugal por la firma OGMA, y de dos motoveleros Fournier RF-10; los alumnos pasan de ahí a la base de instrucción avanzada de Sintra, donde realizan un nuevo curso a bordo del Cessna T-37C. En 1977, la FAP recibió de Estados Unidos seis entrenadores Northrop T-38 Talon, seguidos por otros seis en 1981, aviones que pasaron a complementar a la docena de Lockheed T-33 de Monte Real. La conversión de los pilotos a los aviones de combate se realiza en seis biplazas TA-7C Corsair II y en ocho G91T.

Los escuadrones (*esquadras*) de la FAP están distribuidos entre diversas bases aéreas, denominadas BA-1, BA-2, etcétera.

Portugal utiliza el Vought A-7 Corsair II en misiones de ataque e interdicción. Un segundo lote de 24 A-7P constituirá otro escuadrón entre 1985 y 1986.

El Fiat G91 es uno de los modelos portugueses procedentes de los excedentes de la Luftwaffe de la RFA. El de la fotografía es uno de los ocho G91T empleados como entrenadores.

Unidades de vuelo de la Fôrça Aérea Portuguesa

Fiat/Aeritalia G91R-3/R-4/T-3

Unidad	*Base*
Esc. 301	BA-6 Montijo
Esc. 303	BA-4 Lajes

Vought A-7P/TA-7C Corsair II

Unidad	*Base*
Esc. 302	BA-5 Monte Real

Lockheed T-33A/RT-33A

Unidad	*Base*
Esc. 103	BA-5 Monte Real

Northrop T-33A Talon

Unidad	*Base*
Esc. 201	BA-5 Monte Real

Lockheed C-130H Hercules

Unidad	*Base*
Esc. 501	AB-1 (Aerodromo-Base) Lisboa

CASA C-212A/B Aviocar

Unidad	*Base*
Esc. 111	BA-3 Tancos
Esc. 401	BA-1 Sintra
Esc. 502	BA-3 Tancos
Esc. 503	BA-4 Lajes

Reims/Cessna FTB.337/ Super Skymaster

Unidad	*Base*
Esc. 701/702	

Aérospatiale SA.330C Puma

Unidad	*Base*
Esc. 751	BA-6 Montijo
Esc. 752	BA-4 Lajes

Aérospatiale Alouette III

Unidad	*Base*
Esc. 551	BA-6 Montijo
Esc. 552	BA-3 Tancos

Cessna T-37C

Unidad	*Base*
Esc. 102	BA-1 Sintra

de Havilland/OGMA Chipmunk

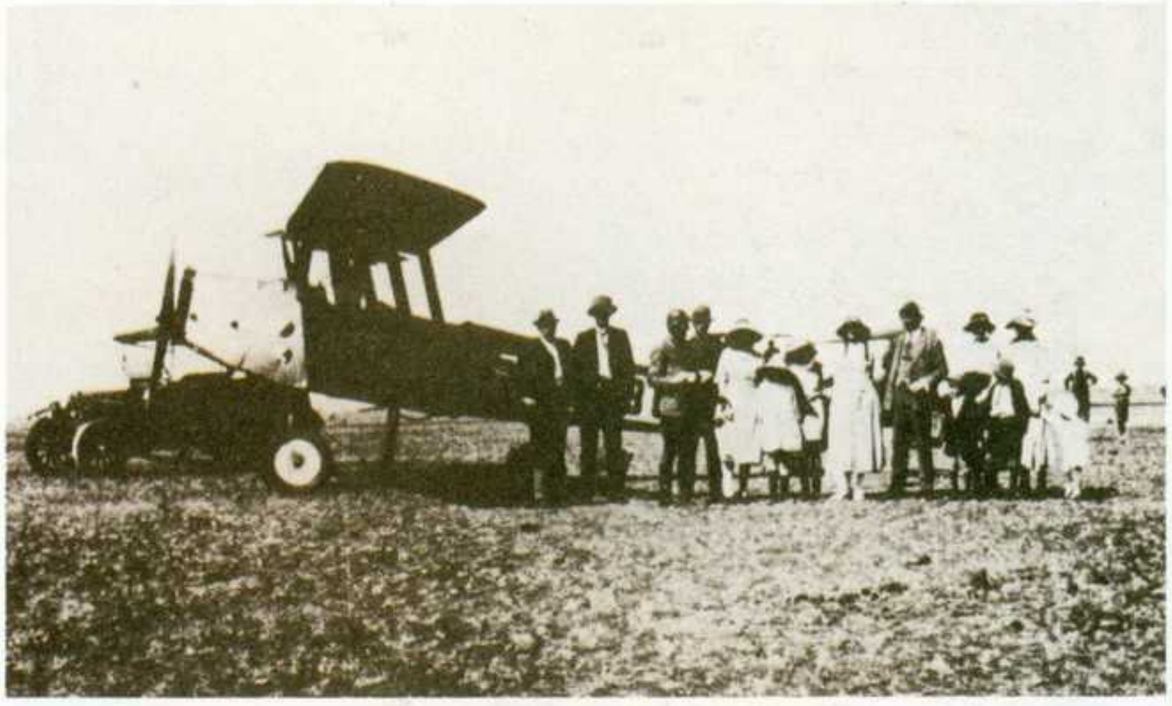
Unidad	*Base*
Esc. 101	BA-2 Ota

Qantas

La Qantas Airways, ahora ya con más de 60 años de vida, efectuó su primer vuelo registrado en 1922; dos años antes había sido fundada como la Queensland and Northern Territory Aerial Services. En 1931 la QANTAS, en cooperación con la Imperial Airways británica, inauguró la ruta Inglaterra-Australia; esta cooperación se formalizó tres años más tarde, en 1934, cuando las dos compañías formaron la QANTAS Empire Airways para operar en el sector comprendido entre Singapur y Brisbane, empleando inicialmente para ello biplanos cuatrimotores de Havilland D.H.86. En 1938 aumentó la capacidad en vuelos de largo alcance de la QANTAS, al recibir seis hidrocanoas Short clase «C», especialmente proyectadas para operar en el Servicio del Correo Aéreo británico.

Las operaciones de QANTAS se vieron coartadas aunque no detenidas por la irrupción de la II Guerra Mundial. La contribución más significativa de esta compañía a la causa aliada durante este periodo fue la operación del sector este de la «ruta en herradura» que unía Gran Bretaña con Australasia, vía Durban en África del Sur. Los modelos principales empleados por QANTAS fueron dos tipos de la Consolidated: el anfibio Catalina y el avión terrestre de autonomía Liberator. El servicio normal se reemprendió, al finalizar la guerra, aunque el continuado interés de la compañía en las rutas de largo recorrido se subrayó al ceder gradualmente las rutas domésticas (nacionales) a la Trans-Australian Airlines a partir de 1946.

En 1947 el gobierno australiano adquirió la QANTAS y la BOAC, y la compañía nacionalizada llevó en adelante como distintivo la bandera del país. Ese mismo año la QANTAS empezó a recibir unidades del magnífico Lockheed Constellation, con el que volvió a inaugurarse el servicio con Londres (la ruta Canguro) en diciembre 1947. A partir de este momento el crecimiento fue continuo; en 1954 la compañía inició el servicio trans-Pacífico, al hacerse cargo de la línea Sidney - Fidji - Honolulu - San Francisco - Vancouver de la British Commonwealth Pacific Airlines. Todavía aumentó más su capacidad al introducir, como complemento de los Super Constellation empleados hasta el momento, los turborreactores Boeing 707 y los Lockheed Electra a turbohélice. Su actual nombre, Qantas Airways, fue adoptado en agosto de 1967. Actualmente la compañía opera con una extensa red de líneas a través del Pacífico y del Lejano Oriente. La especialización de esta compañía en vuelos de larga distancia se demuestra por la naturaleza de su flota; de sus 25 aviones en servicio o bajo pedido, 24 son Boeing 747-200.



En su primera época, la Qantas utilizaba el Avro 504 K, que aparece en la fotografía, en viajes de placer por tres guineas el paseo, para financiar sus líneas regulares (foto Qantas).

La Qantas utiliza el Boeing 747SP en los vuelos entre Australia y la costa occidental americana, sin necesidad de paradas para repostar (foto Qantas Airways).

Flota actual de la Qantas Airways

Boeing 747-238B

N.º reg.	*N.º constr.*	*Nombre*
VH-EBA	20009	City of Canberra
VH-EBB	20010	City of Melbourne
VH-EBC	20011	City of Sydney
VH-EBD	20012	City of Perth
VH-EBE	20534	City of Brisbane
VH-EBF	20535	City of Adelaide
VH-EBG	20841	City of Hobart
VH-EBH	20842	City of Newscastle
VH-EBI	20921	City of Darwin
VH-EBJ	21054	City of Geelong
VH-EBK	21140	City of Wollongong
VH-EBL	21237	City of Townsville
VH-EBM	21352	City of Parramatta
VH-EBN	21353	City of Albury
VH-EBO	21657	City of Elizabeth
VH-EBP	21658	City of Fremantle
VH-EBQ	22145	City of Bunbury
VH-EBR	22614	City of Dubbo

Bajo pedido

Para entrega a fines de 1981

VH-EBS	22616

Boeing 747-238B (SCD)

N.º reg.	*N.º constr.*	*Nombre*
VH-ECA	21354	City of Sale
VH-ECB	21977	City of Swan Hill
VH-ECC	22615	City of Shepparton

Boeing 747SP-38

N.º reg.	*N.º constr.*	*Nombre*
VH-EAA	22495	City of Gold Coast Tweed

Bajo pedido para entrega en 1982

VH-EAB	22672

British Aerospace (HS) 125-3B

N.º reg.	*N.º constr.*	
VH-ECE	25062	(entrenamiento)

R. F. de Alemania

A finales de la II Guerra Mundial y tras la disolución de la *Wehrmacht*, los aliados prohibieron a Alemania que mantuviera fuerzas armadas de cualquier tipo. Tras el agravamiento de la «guerra fría» durante los años cincuenta, las potencias occidentales levantaron su veto y estimularon a la República Federal de Alemania a que desarrollara una importante capacidad militar. Hoy, la *Luftwaffe* constituye la fuerza aérea más eficaz del sector central de la OTAN.

Si algún día Europa se convierte en escenario de una confrontación bélica entre los dos grandes bloques político-militares del mundo, lo que en la terminología de la OTAN se conoce como el Frente central, es decir, los cerca de 250 000 km^2 de la República Federal de Alemania, serán casi con seguridad el terreno decisivo en el que se dilucidará la suerte de la contienda. Esta significación estratégica está en la base del continuo refuerzo y puesta a punto de su poderío militar.

La República Federal de Alemania cuenta con un ejército de 335 200 hombres, una flota de 200 buques que operan en el Báltico y mar del Norte, y unas Fuerzas aéreas con 560 aviones de combate. Para la misión de intercepción aérea, la Luftwaffe cuenta con dos Alas de caza de McDonnell Douglas F-4F Phantom, apoyados por batallones de misiles Hawk y Nike emplazados alrededor de objetivos vitales. La primera alarma de ataque sería dada por la cadena de radar de la NADGE (*NATO Air Defence Ground Environment*), que abarca la totalidad de la Alianza, y por el Boeing AWACS E-3A Sentry de propiedad de la OTAN, cuyo radar de alta resolución puede detectar blancos mucho antes de que estén a tiro.

El tipo de avión básico utilizado por la Luftwaffe es el modernísimo Panavia Tornado de «alas basculantes»; se están incorporando gradualmente al servicio 202 de estos aparatos, en reemplazo de los Starfighter. Sus misiones abarcan el hostigamiento en el campo de batalla, ataque contra campos de aviación enemigos y operaciones tácticas contra concentraciones de tropas y armas. En apoyo de los Tornado y duplicando el papel de los cazas, existen dos Alas de F-4F Phantom y otras dos de Dassault-Breguet-Dornier Alpha Jet. Este último tipo se destina generalmente a misiones de ataque ligero, pero también puede desarrollar misiones antihelicóptero. En tiempos de guerra, los RF-4E Phantom de la Luftwaffe serían los encargados, mediante vuelos bajos y rápidos, de obtener información al instante acerca de los movimientos de las tropas enemigas. Estos «foto Phantom» poseen también cierta capacidad ofensiva, lo que aumenta considerablemente el arsenal de choque de la Luftwaffe. En apoyo de este equipo de primera línea, hay un cierto número de escuadrones de transporte que operan en misiones de índole táctica (Transall C-160), de transporte de tropas (Bell UH-1D) y de largo alcance (Boeing 707). El entrenamiento tiene lugar en Alemania y en EE UU, con unidades de la USAF pagadas y conducidas por personal de la Luftwaffe, y también volando en aviones de la Luftwaffe con insignias de EE UU.

El Tornado se va incorporando en la actualidad al servicio de la Luftwaffe, que lo utiliza en multitud de tareas tácticas, y de la Marineflieger, en funciones de reconocimiento y misiones antibuque (foto Panavia).

Unidades de vuelo de la Luftwaffe

Unidades de combate

McDonnell Douglas F-4F Phantom II

Unidad	*Base*
JG 71	Wittmundhafen
JG74	Neuburg
JaboG 35	Pferdsfeld
JaboG 36	Rheine-Hopsten

McDonnell Douglas RF-4E Phantom II

Unidad	*Base*
AG51	Bremgarten
AG52	Leck

Lockheed F-104G/TF-104G Starfighter/Panavia Tornado

Unidad	*Base*
JaboG 31	Noervenich
JaboG 32	Lechfeld
JaboG 33	Buchell
JaboG 34	Memmingen
Waffenschule 10	Jever

Dassault-Breguet/Dornier Alpha Jet A

Unidad	*Base*
JaboG 41	Husum
JaboG 43	Oldenburg
JaboG 49	Furstenfeldbruck

Unidades de transporte y auxiliares

Transall C-160D

Unidad	*Base*
LTG61	Landsberg
LTG62	Wunsdorf
LTG63	Hohn

Bell UH-1D

Unidad	*Base*
HTG64	Ahlhorn
LTG61	Landsberg

Boeing 707-320
Lockheed JetStar
HFB 320 Hansa Jet

Unidad	*Base*
FBS	Colonia/Bonn

Dornier Do 28 D

Unidad	*Base*
varias	varias

Bell 212

Unidad	*Base*
88	Cerdeña

Unidades de entrenamiento

Piaggio P-149D

Unidad	*Base*
JaboG49	Furstenfeldbruck

Cessna T-37B
Northrop T-38A

Unidad	*Base*
80.ª Ala de cazas entrenamiento	Sheppard AFB, Texas

Lockheed F-104G/TF-104G Starfighter

58.ª TAC Training Wing*	Luke AFB, Arizona

McDonnell Douglas F-4E Phantom

Unidad	*Base*
35.ª TAC Fighter Wing*	George AFB, California

* Son propiedad de la Luftwaffe, bajo insignias norteamericanas.

Marineflieger

La aviación naval alemana cuenta con cerca de 150 aviones y está encargada del apoyo a la flota de guerra misiones, antibuque y guerra antisubmarina. A partir de 1982, los Tornado reemplazarán a los Starfighter en la función de ataque, armados con misiles Kormoran aire-suelo. Contarán con el apoyo de la actual flota atlántica de patrulleros antisubmarinos Breguet, y de una docena de helicópteros Westland Lynx ASW. Los Westland Sea King desempeñan funciones SAR desde una base central en Kiel.

Panavia Tornado

Unidad	*Base*
MFG1	Schleswig

Lockheed F-104G/RF-104G Starfighter

Unidad	*Base*
MFG1	Schleswig
MFG2	Eggebeke

Dassault-Breguet Atlantic

Unidad	*Base*
MFG3	Nordholz

Westland Lynx HAS.88
Westland Sea King Mk 41

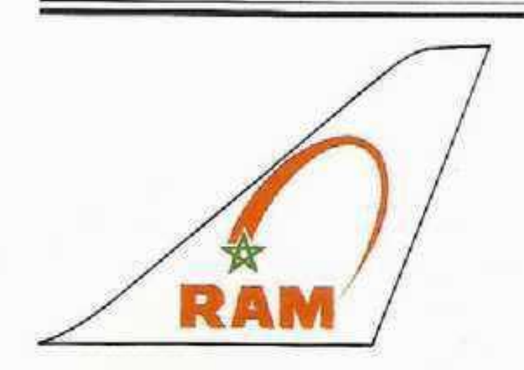
Unidad	*Base*
MFG5	Kiel-Holtenau

Dornier Do 28D

Unidad	*Base*
varias	varias

Heeresflieger

La aviación dependiente del Ejército de Alemania Occidental está íntegramente equipada de helicópteros, con cerca de 500 pesadas máquinas Bell UH-1D y CH-53G. Los Alouette II y el primero de los 200 Messerschmitt-Bölkow-Blohm BO 105 están dotados de misiles anticarro HOT.



Royal Air Maroc

La historia de la aerolínea estatal marroquí se remonta al 9 de octubre de 1946, cuando se constituyó la Société Air Atlas. Esta compañía inauguró sus operaciones en noviembre de ese mismo año con aviones Junkers Ju 52/3m. El otro miembro constituyente de la compañía actual fue Air Maroc (Société Avia Maroc Ligne Aérienne), que fue fundada en 1947 y operó inicialmente con Douglas DC-3. Estas dos aerolíneas se asociaron para constituir la Compagnie Cherifienne de Transport Aérien (CCTA) en 1953. La nueva empresa aérea llevó a cabo servicios domésticos y vuelos a Francia y a otros países occidentales europeos, utilizando aviones DC-3, Sud-Ouest S.O. 30P Bretagne (el primero fue recibido en julio de 1952) y Douglas DC-4.

El 28 de junio de 1957 se adoptaba la denominación de Royal Air Maroc. En octubre de ese año se recibía el primer avión Lockheed L.749A Constellation, al que siguieron en 1960 otros tres aparatos y, en marzo de 1962, un quinto ejemplar. El Constellation había sido elegido como sustituto de los DC-4 en las rutas internacionales.

Royal Air Maroc dio el trascendental paso a los aviones a reacción el 19 de julio de 1958, encargando el Sud-Aviation S.E.210 Caravelle. El primer ejemplar del tipo fue recibido el 11 de mayo de 1960 y entró en operación entre Casablanca y París a finales de ese mismo mes. Al entregarse nuevos Carevelle se pudieron inaugurar nuevas rutas, como las que tenían como destino Milán, Roma, Bruselas, Londres, Copenhague y Amsterdam. El Caravelle fue el remplazo del Constellation, que siguió en servicio hasta 1970 realizando transportes de mercancías a París.

A finales de los años sesenta se hizo evidente que Royal Air Maroc necesitaba un avión mayor que el Caravelle para operar su creciente red doméstica y los servicios europeos. El avión sustitutorio fue el Boeing 727-2B6: el primer ejemplar, matriculado CN-CCF, fue aceptado oficialmente en Boeing Field el 4 de mayo de 1970. Con el Boeing 737-2B6, cuyo primer ejemplar fue recibido el 25 de febrero de 1976, la compañía efectúa la cobertura de sus servicios europeos y norteafricanos. Para rutas más largas, están disponibles los Boeing 707 y Boeing 747. El primer Modelo 707 (matriculado CN-RMA) fue alquilado en abril de 1975 y el único Modelo 747 se recibió el 29 de setiembre de 1978.

Actualmente, se llevan a término vuelos regulares de pasaje y carga desde Casablanca y Tánger a otros puntos en Marruecos, y al norte de África, Europa, Oriente Medio, Nueva York, Montreal, Río de Janeiro y São Paulo, efectuándose también vuelos *charter*.

Flota actual de RAM

Beech 95 Baron

N.º Reg.	*N.º Constr.*
CN-CDH	TC-2424
CN-CDI	TC-2430

Beech 200 Super King Air

N.º Reg.	*N.º Constr.*
CN-CDE	BB-567
CN-CDF	BB-577

Boeing 707-351C

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
CN-RMB	19773	Tangier
CN-RMC	19774	Casablanca

Boeing 727-2B6

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
CN-CCF	20304	Fez
CN-CCG	20471	L'Oiseau de la Providence
CN-CCH	20705	Marrakech

RAM utiliza seis Boeing 737 en sus rutas europeas y norteafricanas.

CN-CCW	21068	Agadir
CN-RMO	21297	
CN-RMP	21298	
CN-RMQ	21299	
CN-RMR	22377	

Boeing 737-2B6

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
CN-RMI	21214	El Ayoun
CN-RMJ	21215	Oudja
CN-RMK	21216	Smara
CN-RML	22767	
CN-RMM	23049	
CN-RMN	23050	

Boeing 747-2B6B SCD

N.º Reg.	*N.º Constr.*
CN-RME	21615

Flota suministrada por Editions JP.

Sudan Airways

La formación de Sudan Airways tuvo lugar en febrero de 1946, bajo unas condiciones muy similares a las de Egyptair y Ethiopian Airlines, en las que la asistencia técnica y de vuelo fue proporcionada por la compañía británica Airwork Limited. En julio de 1947 se inauguraron los vuelos domésticos utilizando cuatro de Havilland D.H.104 Dove 1. Las rutas cubiertas durante los primeros años de actividad enlazaron 12 puntos en el interior del país, de imposible acceso por carretera o ferrocarril.

Durante la segunda mitad de 1953 se recibieron los dos primeros (SN-AAG y SN-AAH) de siete Douglas DC-3. Con este modelo establecido en las rutas domésticas, Sudan Airways introdujo su primer servicio internacional, a El Cairo, con el mismo avión y el mes de noviembre de 1954. El siguiente modelo incorporado a la flota fue un único Vickers Viscount 831, que llevó a cabo su primer servicio, a Londres (Gatwick) vía Roma, el 8 de junio de 1959.

Hacia 1962 comenzó a llegar a su fin la vida útil de los DC-3 y Dove de la compañía, y para expandir y mejorar la red de cobertura doméstica se adquirieron tres Fokker F.27-200 Friendship de 36 plazas: el primero fue el ST-AAA, entregado el 25 de enero de 1962, y los dos aparatos restantes se recibieron en febrero de ese mismo año. Un paso realmente importante fue la introducción del modelo a reacción de Havilland Comet 4C, cuyo primer ejemplar se aceptó oficialmente el 13 de noviembre de 1962 y entró en servicio en la ruta regular a Londres al mes siguiente, con la matrícula ST-AAW. Ese mismo año se produjo la inclusión de Benghasi y Trípoli en la cobertura de la compañía. Para poder llegar a destinos remotos en el interior del país se adquirieron tres de Havilland DHC-6 Twin Otter que, entregados en noviembre de 1968, remplazaron en parte a los F.27, menos capaces a la hora de operar desde pistas no asfaltadas durante la época de lluvias.

A principios de los setenta se constató que los Comet debían ser sustituidos y una medida interina en tal sentido fueron dos Boeing 707 alquilados de British Midland a finales de 1972. Estos aparatos fueron remplazados en 1974, cuando la compañía recibió sus propios Modelo 707. El 15 de setiembre del año siguiente, Sudan Airways aceptó su primer Boeing 737-2J8C (matriculado ST-AFK) que, con un segundo aparato, cubre los servicios domésticos y regionales junto con un Boeing 727 alquilado de Tunis Air. En un futuro próximo, la compañía incorporará el Airbus A310 para sus rutas internacionales, que en el momento presente cubren puntos en el norte de África, Oriente Medio y Europa. En el sector doméstico, los DHC-6 y F.27 operan una vasta red.

Flota actual de Sudan Airways

Airbus Industrie A310-221
Bajo pedido: dos aviones

Boeing 707-3J8C

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
ST-AFA	20897	Blue Nile
ST-AFB	20898	Blue Nile

Boeing 727-2H3

N.º Reg.	*N.º Constr.*
TS-JHT	21235

alquilado de Tunis Air

Boeing Modelo 737-2J8C

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
ST-AFK	21169	White Nile
ST-AFL	21170	White Nile
ST-AIB	22859*	

*bajo pedido

El ST-AAA es uno de los cuatro Fokker F.27 utilizados en las rutas interiores de Sudan Airways (foto Fokker BV).

de Havilland Canada DHC-6 Twin Otter 300

N.º Reg.	*N.º Constr.*
ST-AFP	479
ST-AHT	660

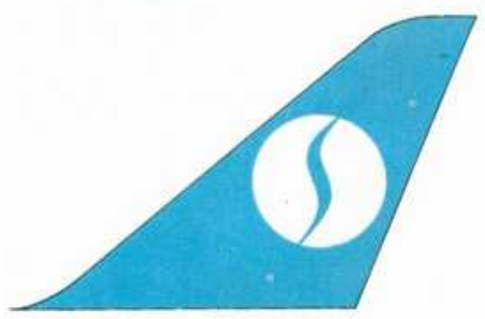
Fokker F.27 Friendship Mk 200

N.º Reg.	*N.º Constr.*
ST-AAA	10192
ST-AAR	10193

Fokker F.27 Friendship Mk 400

N.º Reg.	*N.º Constr.*
ST-ADW	10282
ST-ADY	10277

Flota suministrada por Editions JP.



SABENA

La Société Anonyme Belge d'Exploitation de la Navigation Aérienne (SABENA) se constituyó el 23 de mayo de 1923, con la aportación económica de accionistas con intereses comerciales en Bélgica y el entonces Congo Belga. A finales del año siguiente, se efectuaban ya servicios a Amsterdam y Basilea (vía Estrasburgo), con varios aviones de Havilland, Breguet 14 y Farman Goliath.

Con parte del capital aportado por la colonia del Congo, se reabrieron las rutas que anteriormente explorara la Ligne Aérienne du Roi Albert (LARA). Se decidió, sin embargo, operar con aviones terrestres, y una vez que se construyeron aeródromos, SABENA creó, en 1926 y 1927, una red propia de servicios. La ruta principal en esa época iba de Boma a Elisabethville, a través de 2 250 km, para lo cual se utilizó un de Havilland D.H.50, sustituido más tarde por un Handley Page W.8f.

A principios de los años treinta, la compañía belga abrió nuevas rutas entre Bruselas y Copenhague, Malmö y Berlín, utilizando Handley Page W.8f y W.8b y Westland Wessex como aviones de línea, más 16 ejemplares del Fokker F.VIIB/3m. En la ruta de Léopoldville operaron los Savoia-Marchetti S.73. En 1938 se amplió la flota con los S.83 (un desarrollo del S.73), más un pequeño número de Junkers Ju 52/3m.

En 1940, cuando las tropas alemanas iniciaron su ofensiva en Europa, SABENA trasladó sus Douglas DC-3 y Savoia-Marchetti a Gran Bretaña, pero tras el derribo de dos aviones se decidió un nuevo traslado, esta vez al norte de África, donde posteriormente los aviones cayeron en manos alemanas. Mientras tanto, la flota del Congo, compuesta por transportes F.VII y Ju 52/3m, a los que más tarde se añadieron Lockheed 14 Super Electra y Lockheed 18 Lodestar, amplió sus operaciones. Hacia el final de la II Guerra Mundial, los vuelos en las rutas africanas sumaban una red de 32 200 km.

El 4 de junio de 1947, SABENA inició sus servicios a través del Atlántico Norte con los recién adquiridos Douglas DC-4, en la ruta Bruselas-Nueva York, vía Shannon y Gander. En la red europea, el Convair CV-240 inició las operaciones en 1949. El primer ejemplar, matrícula OO-AWO, se entregó el 27 de febrero de 1949; le siguió, el 13 de junio de 1956, el Convair CV-440, mayor y más potente.

El 21 de agosto de 1950, SABENA inició servicios experimentales de correo con helicópteros, utilizando un Bell 47D-1; más tarde adquirió unos Sikorsky S-55. Mejorado el equipo con estas adquisiciones, la compañía inauguró un servicio postal a Maastricht, con lo que se convirtió en la primera del mundo en efectuar servicios internacionales con helicópteros. El 1.º de setiembre de 1953 se inauguró el primer servicio de pasajeros de SABENA con helicópteros. En 1966, cuando razones de orden económico determinaron el cese de las operaciones con helicópteros, la compañía enlazaba Bruselas con 11 ciudades.

El Convair CV-440 con motor de émbolo fue arrinconado en favor del Sud-Aviation SE.210 Caravelle, que entró en servicio en la ruta Bruselas-Niza el 18 de febrero de 1961. El primer Caravelle, matrícula OO-SRA, se entregó el 20 de enero de 1961. El primer reactor de la compañía fue el Boeing 707-329, que entró en servicio en la ruta de Bruselas a Nueva York el 23 de enero de 1960, seguido tres días más tarde por el servicio entre Bruselas y el Congo. El 28 de enero de 1961, la compañía interrumpió sus servicios africanos, tras la aparición de la nueva compañía Air Congo (en la actualidad Air Zaire). El 25 de abril de 1967, la compañía recibió su primer Boeing 727-29 (matrícula OO-STA), que entró en servicio el 15 de junio del mismo año, en sustitución del Caravelle. Para las rutas de largo recorrido, SABENA adquirió el Boeing 747-129, cuyo primer ejemplar, matriculado OO-SGA, se entregó el 19 de noviembre de 1970, al que siguió, el 18 de setiembre de 1973, un Douglas DC-10, matriculado OO-SLA. El Boeing 727-29 tuvo una vida comparativamente corta en la compañía, ya que el 15 de abril de 1974 se sustituyó por el Boeing 737-229, cubriendo la línea Bruselas-Londres.

Actualmente, la compañía opera una amplia red de de servicios pasaje y carga, en Europa, Medio y Lejano Oriente, África y América del Norte.

La flota de SABENA se compone principalmente de aviones Boeing, entre los que se cuentan 11 ejemplares del 737-229 Advanced (foto SABENA).

Flota actual de SABENA

Airbus Industrie A-310-220
Bajo pedido
tres ejemplares a entregar entre 1984 y 1986

Boeing 707-329C

N.º Reg.	*N.º Constr.*
OO-SJJ	19162
OO-SJN	20199
oo-SJO	20200

Boeing Advanced 737-229

N.º Reg.	*N.º Constr.*
OO-SDA	20907
OO-SDB	20908
OO-SDC	20909
OO-SDD	20910
OO-SDE	20911
OO-SDF	20912
OO-SDG	21135
OO-SDL	21136
OO-SDM	21137
OO-SDN	21176
OO-SDO	21177

Boeing Advanced 737-229C

N.º Reg.	*N.º Constr.*
OO-SDJ	20914
OO-SDK	20916
OO-SDP	21139
OO-SDR	21738

Boeing 747-129(SCD)

N.º Reg.	*N.º Constr.*
OO-SGA	20401
OO-SGB	20402

Cessna 310

N.º Reg.	*N.º Constr.*
OO-SEB	35546

entrenador

Cessna 310B

N.º Reg.	*N.º Constr.*
OO-SED	35611
OO-SEF	35620
OO-SEG	35626
OO-SEI	35636

entrenadores

EMBRAER EMB-121 Xingu

N.º Reg.	*N.º Constr.*
OO-SXA	121038
OO-SXB	121040
OO-SXC	121042
OO-SXD	121043
OO-SXE	121045

entrenadores

Fairchild FH-227B

N.º Reg.	*N.º Constr.*
OO-DTA	551
OO-DTB	553
OO-DTC	559

alquilados a DAT

McDonnell Douglas DC-10-30CF

N.º Reg.	*N.º Constr.*
OO-SLA	47906
OO-SLB	47907
OO-SLC	47908
OO-SLD	47835
OO-SLE	47636

SIAI-Marchetti SF.260

N.º Reg.	*N.º Constr.*
OO-SMA	115
OO-SME	117
OO-SMJ	2-46
OO-SMK	2-49
OO-SML	2-33
OO-SMM	2-47
OO-SMO	2-53
OO-SMP	2-54

entrenadores

SAS

La Scandinavian Airlines System se fundó el 31 de julio de 1946, mediante la unión de las tres líneas aéreas más importantes de la preguerra en Dinamarca, Noruega y Suecia: Det Danske Luftfartselskab (DDL), Det Norske Luftfartselskap (DNL) y AB Aerotransport (ABA), respectivamente. Estas compañías operaban exclusivamente en las rutas europeas, a excepción de ABA que, después de la guerra, había iniciado un servicio a Teherán. DDL inició sus operaciones el 7 de agosto de 1920 con un hidroavión Junkers F-13, en la ruta Copenhague-Berlín. El primer servicio de ABA tuvo lugar el 2 de junio de 1924, con un Junkers F-13 que operaba entre Estocolmo y Helsinki. La tercera compañía del consorcio (DNL) había empezado a operar en abril de 1928.

La nueva compañía se componía de siete partes, repartidas entre Dinamarca, Noruega y Suecia en la proporción 2:2:3 respectivamente. Su papel fundamental debía consistir en el servicio en el Atlántico Norte y en rutas intercontinentales; el primer servicio desde Estocolmo y Copenhague hasta Nueva York tuvo lugar el 16 de setiembre de 1946, empleando un Douglas DC-4.

Hasta el 8 de febrero de 1951 no empezaron las tres compañías, a las que se agregó una nueva línea aérea sueca (SILA), a actuar como una única línea aérea; y hasta 1954 continuaron operando bajo sus nombres originales.

A lo largo de los años cuarenta y principios de los cincuenta, SAS abrió nuevas rutas, tales como a Buenos Aires en diciembre de 1946, a Bangkok en octubre de 1949, y a Johannesburgo en enero de 1953. En esa época la base de su flota intercontinental era el Douglas DC-6, y en las rutas europeas el Douglas DC-3 y el Saab 90A Scandia. SAS inauguró la primera ruta sobre el polo, entre Copenhague y Tokyo, el 24 de febrero de 1957, con un Douglas DC-7. El primer reactor de línea utilizado por SAS fue el Sudaviation Caravelle, el primero de los cuales le fue entregado el 10 de abril de 1959. Este avión efectuó su primer servicio entre Copenhague y El Cairo, el 15 de mayo de 1959. SAS, como muchas otras compañías, pasó un pedido urgente del Boeing 747; y recibió el primer avión de este tipo el 22 de febrero de 1971

Scandinavian Airlines System posee un 25 % de las acciones de Greenlandair, el 50 % de Linjeflyg, el 22 % de Wideroes Flyveselkap, y el 57 % de Danair A/S. También posee la compañía de vuelos charter Scanair, que normalmente opera con Douglas DC-8 en su propia red comercial.

Scandinavian Airlines System (SAS) opera con una flota mixta, en la que destacan cinco trirreactores McDonnell Douglas DC-10-30, provistos de motores repotenciados y de una tercera pata principal del tren de aterrizaje, para grandes pesos. Este modelo de transporte está previsto para rutas intercontinentales (foto SAS).

Flota actual de Scandinavian Airlines System

Airbus Industrie A300B2-320

N.º Reg.	N.º Constr.	Nombre
LN-RCA	079	Snorre Viking
OY-KAA	122	Stig Viking
SE-DFK	094	Sven Viking
SE-DFL	128	Ingemar Viking

Boeing 747-283B

N.º Reg.	N.º Constr.	Nombre
OY-KHA	20121	Ivar Viking
SE-DDL	20120	Huge Viking

Bajo pedido

un avión (N.º Reg. LN-RNB, N.º Constr. 22496)

Boeing 747-283B (SCD)

N.º Reg.	N.º Constr.	Nombre
SE-DFZ	21575	Knut Viking
N4501Q	22381	Dan Viking

Douglas DC-8-62

N.º Reg.	N.º Constr.	Nombre
LN-MOG	46102	Odd Viking
LN-MOW	46131	Roald Viking

Douglas DC-8-63

N.º Reg.	N.º Constr.	Nombre
OY-KTF	46041	Frofe Viking
SE-DBL	46163	Tord Viking

Douglas DC-9-31

N.º Reg.	N.º Constr.	Nombre
LN-RLL	47301	Guttorm Viking
LN-RLO	47307	Gunder Viking
OY-KGD	47302	Ubbe Viking
OY-KGE	47305	Orvar Viking
OY-KGF	57308	Rolf Viking
SE-DBO	47361	Siger Viking
SE-DBP	47360	Rane Viking
SE-DBR	47306	Skate Viking
SE-DBS	47303	Svipdag Viking

Douglas DC-9-33AF

N.º Reg.	N.º Constr.	Nombre
LN-RLW	47414	Rand Viking
SE-SBN	47413	Sigtrygg Viking

Douglas DC-9-41

N.º Reg.	N.º Constr.	Nombre
LN-RLA	47599	Are Viking
LN-RLB	47497	Arne Viking
LN-RLC	47179	Gunnar Viking
LN-RLD	47396	Torleif Viking
LN-RLH	47748	Einar Viking
LN-RLJ	47287	Stein Viking
LN-RLK	47116	Erling Viking
LN-RLN	47630	Halldor Viking
LN-RLP	47778	Froste Viking
LN-RLS	47623	Asmund Viking
LN-RLT	47626	Audun Viking
LN-RLU	47511	Eivind Viking
LN-RLX	47513	Sote Viking
LN-RLZ	47634	Bodvar Viking
OY-KGA	47115	Heming Viking
OY-KGB	47178	Toste Viking
OY-KGC	47286	Helge Viking
OY-KGG	47395	Sune Viking
OY-KGH	47493	Eiliv Viking
OY-KGI	47494	Bent Viking
OY-KGK	47510	Ebbe Viking
OY-KGL	47597	Angantyr Viking
OY-KGM	47624	Amfinn Viking
OY-KGN	47628	Gram Viking
OY-KGO	47632	Holte Viking
OY-KGP	47646	Torben Viking
OY-KGR	47725	Holger Viking
OY-KGS	47766	Hall Viking
SE-DAK	47492	Ragnvald Viking
SE-DAL	47498	Algot Viking
SE-DAM	47499	Starkad Viking
SE-DAN	47464	Alf Viking
SE-DAO	47509	Asgaut Viking
SE-DAP	47512	Torgils Viking
SE-DAR	47596	Agnar Viking
SE-DAS	47610	Garder Viking
SE-DAT	27625	Gissur Viking
SE-DAU	47627	Hadding Viking
SE-DAW	47629	Gottrik Viking
SE-DAX	47631	Helsing Viking
SE-DBM	47633	Ossur Viking
SE-DBT	47288	Agne Viking
SE-DBU	47180	Hjalmar Viking
SE-DBW	47117	Adils Viking
SE-DBX	47114	Arnljot Viking
SE-DDP	47747	Brun Viking
SE-DDR	47750	Atle Viking
SE-DDS	47777	Alrik Viking
SE-DDT	47779	Amund Viking

Douglas DC-10-30

N.º Reg.	N.º Constr.	Nombre
LN-RKA	46868	Olav Viking
LN-RKB	46871	Haakon Viking
OY-KDA	46870	Gorm Viking
SE-DFD	46869	Dag Viking
SE-DFE	46872	Sverker Viking

Saudia

Saudi Arabian Airlines se estableció en mayo de 1945 y adquirió una pequeña flota de Douglas DC-3, uno de los cuales fue donado por el presidente F.D. Roosevelt al rey Abd al-Aziz. Estos aviones comenzaron a operar en servicios de correo y charter entre Riyad, Yidda y Dahran; el primer servicio regular de la compañía se inició el 14 de marzo de 1947. Durante el primer año las operaciones revistieron interés suficiente como para que se encargaran cinco Douglas C-54. El primer Bristol 170 fue entregado el 28 de junio de 1949 y matriculado SA-AAB (más tarde HZ-AAB) y los dos primeros C-54 llegaron en junio de 1952 con las matrículas HZ-AAG y HZ-AAT.

En el mismo año en que se recibieron los C-54, la línea aérea saudí encargó sus primeros tres Convair CV-340, a los que más tarde se unieron otros siete. Los dos primeros, que llevaban las matrículas HZ-AAT y HZ-AAU, fueron entregados el 3 de junio de 1954. Gradualmente, la red nacional se extendió, y a finales de 1961 dieron comienzo los servicios a los países vecinos, a El Cairo, Bombay y Karachi, para lo cual se utilizó el primer reactor, un Boeing 720-068B. Los dos primeros aviones de este tipo, matriculados HZ-ACA y HZ-ACB, fueron entregados el 20 de diciembre de 1961.

El 8 de febrero de 1967, la línea aérea se hizo cargo de su primer Douglas DC-9-15, matriculado HZ-AEA. Este tipo fue utilizado para complementar al Convair CV-340 en las rutas domésticas de gran densidad, sobre todo la de Riyad, Yidda y Dahran. En mayo de 1967 comenzaron los servicios a Londres.

En 1967, Saudi Arabian Airlines encargó dos Boeing 707, y el primero, con la matrícula HZ-ACC, fue entregado el 8 de enero de 1968. El Modelo 707 fue usado en un principio para vuelos sin escala de Yidda a Londres, a los que en 1969 siguieron servicios a Argel.

En 1972, la línea aérea adoptó la nueva denominación de Saudia. En ese mismo año, el 14 de marzo, le era entregado su primer Boeing 737, que, matriculado HZ-AGA, entró en servicio para cubrir rutas interiores. Dado que la compañía recibió más Boeing 737, el Convair CV-340 y el Douglas DC-9 fueron puestos fuera de servicio y vendidos. En 1975, la línea aérea amplió su capacidad de transporte de pasajeros a largas distancias gracias a la recepción del primer Lockheed L-1011 TriStar, matriculado HF-AHA el día 25 de junio. A fin de satisfacer la creciente demanda, se tomaron en préstamo dos Boeing 747-2B4B de Middle East Airlines, matriculados OD-AGH y OD-AGI. Estos dos aviones volvieron a su lugar de origen y fueron remplazados por Boeing 747 propios, el primero de los cuales fue entregado el 24 de abril de 1981 y matriculado HZ-AIA.

Saudia efectúa actualmente servicios de pasajeros y carga con más de 20 destinos dentro del reino, y su red internacional se extiende desde Bombay a Londres, incluyendo el Oriente Medio y África Oriental. Los servicios de Dahran a Nueva York y Houston son realizados en colaboración con la compañía Pan American World Airways, utilizando Boeing 747SP de esta última.

Vemos aquí a uno de los Grumman Gulfstream II entregados a Saudia en mayo de 1976 (foto Aviation Letter Photo Service).

Flota actual de Saudia

Airbus Industrie A300B-4600
11 a entregar a partir de 1982

Boeing 707-323C

N.º Reg.	*N.º Constr.*
N8413	19576

Préstamo de United Air Carriers Inc.

Boeing 707-368C

N.º Reg.	*N.º Constr.*
HZ-ACC	19809
HZ-ACD	19810
HZ-ACG	21103
HZ-ACH	21104
HZ-ACI	21261
HZ-ACJ	21367

Boeing Advanced 737-268

N.º Reg.	*N.º Constr.*
HZ-AGG	20576
HZ-AGD	20577
HZ-AGE	20578
HZ-AGF	20882
HZ-ACG	20883

Boeing Advanced 737-268A

N.º Reg.	*N.º Constr.*
HZ-AGH	21275
HZ-AGI	21276
HZ-AGJ	21277
HZ-AGK	21280
HZ-AGL	21281
HZ-AGM	21282
HZ-AGN	21283
HZ-AGO	21360
HZ-AGP	21361
HZ-AGQ	21362
HZ-AGR	21653
HZ-AGS	21654

Boeing 747-168B

N.º Reg.	*N.º Constr.*
HZ-AIA	22498
HZ-AIB	22499
HZ-AIC	22500
HZ-AID	22501
HZ-AIE	22502
HZ-AIG	22747
HZ-AIH	22748
HZ-AII	22749

Boeing 747-2B5 (SCD)

N.º Reg.	*N.º Constr.*
HL-7459	22486

Préstamo de Corean Air Lines

Boeing 747SP-068

N.º Reg.	*N.º Constr.*
HZ-AIF	22503
HZ-AIJ	22750

Douglas DC-8-55

N.º Reg.	*N.º Constr.*
N910R	45854
N915R	45916

Douglas DC-8-61

N.º Reg.	*N.º Constr.*
N912R	45916

Douglas DC-8-61CF

N.º Reg.	*N.º Constr.*
N810EV	45902

Douglas DC-8-63CF

N.º Reg.	*N.º Constr.*
N865F	46088
TF-FLC	46049
TF-FLE	46101

Douglas DC-8-71

N.º Reg.	*N.º Constr.*
N917R	46099

(NB = otros DC-8 recibidos en préstamo de United Air Carriers Inc. Por períodos limitados)

Fokker F.28 Fellowship Mk3000

N.º Reg.	*N.º Constr.*
OY-BRM	11143
OY-BRN	11151

Lockheed L-1011-200 TriStar

N.º Reg.	*N.º Constr.*
HZ-AHA	1110
HZ-AHB	1116
HZ-AHC	1137
HZ-AHD	1144
HZ-AHE	1124
HZ-AHF	1130
HZ-AHG	1148
HZ-AHH	1149
HZ-AHI	1160
HZ-AHJ	1161
HZ-AHL	1170
HZ-AHM	1171
HZ-AHN	1175
HZ-AHO	1187
HZ-AHP	1190
HZ-AHQ	1192
HZ-AHR	1214

Flota actual de Saudia Special Flight

Gulfstream American G-1159 Gulfstream II

N.º Reg.	*N.º Constr.*
HZ-AFG	175
HZ-AFH	171

Gulfstream American G-1159 Gulfstream II TT

N.º Reg.	*N.º Constr.*
HZ-AFI	201
HZ-AFJ	203
HZ-AFK	239

Gulfstream American G-1159 Gulfstream III

N.º Reg.	*N.º Constr.*
HZ-AFL	311
HZ-AFM	324
HZ-AFN	—
HZ-AFO	—

(también se utilizan Piper PA-23, Cessna 421, Beech King Air, Shorts Skyvan, de Havilland Canada DHC-3 Otter, de Havilland Canada DHC-6 Twin Otter, de Havilland Canada DHC-2 Beaver de ala fija, más diversos tipos de helicópteros)

Flota actual de Saudia Royal Flight

Boeing 707-368C

N.º Reg.	*N.º Constr.*
HZ-HM2	21081
HZ-HM3	21368

Boeing Advanced 737-238A

N.º Reg.	*N.º Constr.*
HZ-HM4	22050

Boeing 747SP-068

N.º Reg.	*N.º Constr.*
HZ-HM1	21652

Otros aviones que vuelan con los indicativos de Saudia

Gulfstream American G-1159 Gulfstream II

N.º Reg.	*N.º Constr.*
HZ-ADC	—

Gulfstream American G-1159 Gulfstream III

N.º Reg.	*N.º Constr.*
HZ-RC3	—

Lockheed JetStar 731

N.º Reg.	*N.º Constr.*
HZ-FBT	5086

Lockheed C-130H Hercules

N.º Reg.	*N.º Constr.*
HZ-114	4843
HZ-115	4845

Singapore Airlines

La precursora de Singapore Airlines, Malayan Airways, comenzó sus servicios interiores, uniendo diversos puntos de la Federación de Malasia, el 1.° de mayo de 1947; para ello utilizó Airspeed Consul, que más tarde reemplazó por Douglas DC-3.

Los servicios internacionales a Saigón, Palembang y Yakarta se establecieron hacia 1948, fecha en que la BOAC poseía el 10 % de las acciones de la empresa. Esta participación se elevó al 49 % en marzo de 1958, al mismo tiempo que se incorporaba a la empresa la Federation Air Services.

Durante la década de los sesenta, a fin de ampliar la red internacional de vuelos, se tomaron en arriendo Bristol Britannia de la BOAC; y a finales de 1965, se compraron, también a la BOAC, de Havilland D.H. 106 Comet 4. El 28 de mayo de 1968 se recibía el primer Boeing 707-312B (registrado 9V-BBA) para cubrir los servicios de largo trayecto de la compañía; el primer Boeing 737-112 (registrado 9N-AOU) fue entregado el 16 de julio de 1969 y se utilizó para realizar los trayectos más cortos dentro del Sureste Asiático.

El 1 de octubre de 1972 se constituyó Singapore Airlines, como resultado de la división de Malaysia Singapore Airlines en dos líneas aéreas que en la actualidad representan a los dos países, Malaysia y Singapur. El 31 de julio de 1973, Singapore Airlines se hizo cargo de su primer Boeing 747-212B (registrado como 9V-SIA); este avión, junto con el McDonnell Douglas DC-10-30, constituye hoy la columna vertebral de la flota intercontinental de Singapore Airlines. El Airbus A300B4-203, cuyo primer ejemplar fue entregado el 20 de diciembre de 1980 y registrado como V-STA, cubre los servicios de corta distancia junto a un pequeño número de Boeing 727-212. En un futuro se espera la entrega de nuevos Airbus A-300 más la versión de cubierta superior agrandada del Boeing 747.

En la actualidad, la compañía realiza servicios regulares de pasajeros y carga a Australia, Asia, América del Norte y Europa.

Flota actual de Singapore Airlines

Airbus Industrie A300B4-203

N.° Reg.	*N.° Constr.*
9V-STA	117
9V-STB	121
9V-STC	126
9V-STD	169
9V-STE	174
9V-STF	182

Encargados
ocho aviones a entregar (dos por año) entre 1983 y 1985

Boeing Advanced 727-212

N.° Reg.	*N.° Constr.*
9V-SGH	21946
9V-SGI	21947
9V-SGJ	21948

Boeing 747-212B

N.° Reg.	*N.° Constr.*
9V-SQD	21048
9V-SQE	21162
9V-SQF	21316
9V-SQG	21439
9V-SQH	21683
9V-SQI	21684
9V-SQJ	21935
9V-SQK	21936
9V-SQL	21937
9V-SQM	21938
9V-SQN	21939
9V-SQO	21940
9V-SQP	21941
9V-SQQ	21942
9V-SQR	21943
9V-SQS	21944

Encargados
ocho Boeing 747-212B (SUD), n.os constr. 23026-23033, a entregar entre mayo de 1983 y marzo de 1986

McDonnell Douglas DC-10-30

N.° Reg.	*N.° Constr.*
9V-SDB	46993
9V-SDD	46995
9V-SDE	46999
9V-SDF	47817
9V-SDG	47818

Cinco DC-10-30 de Singapore Airlines cubren servicios intercontinentales (foto Singapore Airlines).

Singapur

Las Fuerzas Aéreas de la República de Singapur han sufrido una evolución importante desde su formación, en 1968, como Mando de Defensa Aérea de Singapur. Herederas de las instalaciones e infraestructuras dejadas por la RAF, las FARS están integradas por unos 5 000 hombres y operan desde cuatro bases principales, Tengah, Changi International, Seletar y Paya Lebar. La defensa aérea de Singapur es el cometido primordial del 144.° Escuadrón, con base en Tengah, en el noroeste, y equipado con 24 Northrop F-5E y seis biplazas F-5F. Las entregas de estos aparatos comenzaron en 1979, y para armarlos se dispone de unos 200 misiles aire-aire AIM-9J Sidewinder. La estación de radar de Bukit Gombak, de origen británico, está encargada de la alerta temprana contra cualquier ataque exterior y recibe datos de instalaciones periféricas de detección antes de informar a los escuadrones de combate. No es ningún secreto que Singapur mantiene estrechos vínculos con su vecina Malaysia, y que entre los dos países circula un importante flujo de informes de carácter militar.

A fin de potenciar el esquema defensivo de las FARS se está negociando la firma de un contrato de adquisición de ocho cazabombarderos General Dynamics F-16; si las negociaciones llegasen a buen puerto, estos aviones se recibirían en un plazo de dos años. El pedido que sí está confirmado es el de dos Grumman E-2C Hawkeye, destinados a misiones de alerta temprana, mando y vigilancia.

Para las misiones de ataque, las fuerzas aéreas cuentan con unos treinta McDonnell Douglas A-4S Skyhawk y cinco entrenadores distribuidos en dos escuadrones de primera línea. Se baraja la posibilidad de adquisición de aparatos A-4C ex US Navy, posiblemente unas 40 células, que serían modificadas al patrón A-4S por cuenta de Singapore Aircraft Industries (SAI). Estos Skyhawk serían, sin duda, el necesario reemplazo de los 35 Hawker Hunter Mk 74/75, que se alinean en las filas de las FARS desde sus primeros tiempos.

Una unidad de transporte, con base en Paya Lebar, utiliza ocho Lockheed Hercules, cuatro de los cuales son C-130B y los otros cuatro C-130H. Los segundos han sido modificados en aviones cisterna y de transporte con la colaboración de Israel Aircraft Industries, con la intención de aumentar el alcance y las posibilidades operacionales de los F-5 y A-4. Seis Short Skyvan, adquiridos a principios de los años setenta y usados en cometidos SAR, están actualmente a la venta, pues su papel ha sido totalmente asumido por algunos de los helicópteros Bell UH-1 comprados a Estados Unidos. Se han recibido por lo menos veinte UH-1B a continuación de 17 UH-1H, y la mayoría de ellos están destinados al transporte de tropas en apoyo del Ejército.

Las FARS satisfacen sus propias necesidades de entrenamiento básico y conversión operacional. La etapa inicial se realiza en el tipo italiano SIAI-Marchetti SF.260, del que 20 ejemplares vuelan desde Paya Lebar; algunos de estos biplazas pueden ser equipados para entrenamiento armado. El entrenamiento a reacción corre a cargo de 16 BAe Strikemaster Mk, 84 adquiridos en 1969 y complementados por otros cinco comprados a Omán en 1977. Destinados también a la enseñanza, existen 24 Lockheed T-33A procedentes de los excedentes franceses. Para modernizar su flota de instrucción, Singapur se ha convertido en el primer comprador del entrenador ligero a reacción SIAI-Marchetti S.211. Seis se han recibido directamente de la línea de montaje italiana, junto con componentes para que otros sean ensamblados por SAI; el pedido total supone alrededor de 30 aviones. Para el entrenamiento en helicóptero se hallan en servicio seis Aérospatiale AS.350E Ecureuil, en tanto que con la misma compañía francesa se ha formalizado un pedido por 22 AS.332 Super Puma, más otros 12 en opción, destinados a misiones utilitarias y de transporte de tropas.

Con un esquema de camuflaje de defensa aérea, este Northrop F-5E Tiger II pertenece al 144.° Escuadrón, con base en Tengah. En el soporte marginal de estribor aparece un misil Sidewinder de práctica.

Las FARS recibieron en 1982 seis helicópteros ligeros polivalentes Aérospatiale AS.350E Ecureuil. Son utilizados como entrenadores por el 123.° Escuadrón de Seletar.

Unidades de vuelo de las Fuerzas Aéreas de la República de Singapur

Unidades de combate

McDonnell Douglas A-4S/TA-4S Skyhawk

Unidad	*Base*
141, 142, 143 Escns.	Tengah

Northrop F-5E/F

Unidad	*Base*
144 Escn.	Tengah

Hawker Hunter FGA.Mk 74/FR.Mk 74A/T.Mk 75

Unidad	*Base*
140, 141 Escns.	Tengah

Unidades de transporte y entrenamiento

Lockheed C-130B/H Hercules

Unidad	*Base*
121 Escn.	Paya Lebar

Bell UH-1B/H Iroquois

Unidad	*Base*
120 Escn.	Seletar/Sembawang

Bell/Modelo 212

Unidad	*Base*
120 Escn.	Changi

Aérospatiale AS.350E Ecureuil

Unidad	*Base*
123 Escn.	Seletar

British Aerospace Strikemaster Mk 84

Unidad	*Base*
130 Escn.	Tengah

Lockheed T-33A

Unidad	*Base*
131 Escn.	Tengah

SIAI-Machetti SF.260MS

Unidad	*Base*
150 Escn.	Paya Lebar

Siria

Desde el acuerdo de paz egipcio-israelí de mediados del decenio de 1970, Siria ha permanecido como el estado árabe más belicoso en lo referente a la cuestión palestina y el único bastión importante de dicha causa en el Oriente Medio. Como mudo y permanente testimonio de la conflictividad con sus vecinos judíos, los Altos del Golán permanecen en manos israelíes desde el ataque por sorpresa de 1967.

El principal suministrador de armas de Siria es, naturalmente, la Unión Soviética. Los tres servicios armados sirios están equipados con material de dicha procedencia y gran parte del mismo es de fabricación y tecnología muy reciente, como los sistemas de misiles superficie-aire SA-5 y SA-8 y los aviones interceptadores y de reconocimiento Mikoyan-Gurevich MiG-25 «Foxbat». Fuentes occidentales informan de la presencia en tierras sirias de unos 8 000 consejeros militares soviéticos que, se afirma, operan los sistemas de armas más secretos, mientras que personal de la República Democrática Alemana y la República Popular de Corea y Libia contribuyen al entrenamiento y puesta a punto de las fuerzas armadas.

Entrenada y armada por los soviéticos, la Al Quwwat al Jawwiya al Arabiya as'Souriya (Fuerza Aérea Árabe Siria) posee un inventario de primera línea de más de 400 cazas y cazabombarderos MiG y Sukhoi. A pesar de volar en las más modernas versiones de estos aparatos, la aviación siria ha sido incapaz de evitar la consecución de la superioridad aérea por parte de sus enemigos, que cuentan sobre todo con mejor coordinación aerotáctica suministrada por aviones de alerta temprana y control Grumman Hawkeye. Las pérdidas parece que han sido muy elevadas en las confrontaciones sobre Líbano, aunque evidentemente no tan exageradas como ha pretendido (con gran éxito propagandístico) hacer creer la Heil Havir israelí. Los aviones destruidos o dañados han sido sustituidos uno a uno por la URSS según fuentes de los servicios de información occidentales.

La fuerza de caza está compuesta por 12 escuadrones de MiG-21 divididos en cuatro regimientos y complementados por seis escuadrones de MiG-23 de geometría variable, formados en dos regimientos. Siria cuenta además con interceptadores MiG-25 capaces de realizar la defensa aérea a alta cota para impedir los intentos de penetración del espacio aéreo propio por parte de aviones de reconocimiento israelíes. Según se insiste en Occidente, estos aviones y los MiG-25R son tripulados por aviadores soviéticos, lo que si en principio pareció lógico, su permanencia tan prolongada en un ambiente tan conflictivo y la supuesta incapacidad del personal sirio para hacerse cargo de tales aparatos hacen que hoy resulte difícilmente creíble.

Otros tipos de aviones de combate sirios incluyen los dos regimientos de ataque equipados con unos 100 Sukhoi Su-7 y Su-22 (predominantemente este último) y un regimiento dotado con MiG-17.

Un regimiento de transporte aéreo está formado por una mezcla de diversos tipos que incluyen Antonov An-12, An-24, An-26 e Ilyushin Il-76. La flota de transporte puede incrementarse en casos de emergencia con los aviones de las líneas aéreas nacionales Syrianair. Más de 130 helicópteros proporcionan capacidad de transporte, contracarro, asalto y antisubmarina. Numéricamente, el más importante es el tipo Mil Mi-8, apoyado por los artillados Mi-24 y los transportes pesados Mi-6. La capacidad ASW está asegurada por una docena de Kamov Ka-25, siendo Siria uno de los escasos países que utilizan este helicóptero.

Típico representante de los aviones soviéticos en servicio con las Fuerzas Aéreas de Siria, este MiG-17 F «Fresco» fue fotografiado en un campo próximo a la frontera con Israel.

Este SA 341 Gazelle capturado luce en su fuselaje las insignias sirias e israelíes (foto Associated Press).

Efectivos de la Fuerza Aérea Árabe Siria

Aviones de combate

Aviones	*N.º*
MiG-25 «Foxbat»	30
MiG-23/27 «Flogger»	90
MiG-21 «Fishbed»	200+
MiG-17F «Fresco»	45
Sukhoi Su-7/22 «Fitter»	100

Transportes y usos generales

Aviones	*N.º*
Antonov An-12 «Cub»	6
Antonov An-24 «Coke»	2
Antonov An-26 «Curl»	4
Ilyushin Il-18 «Coot»	4
Ilyushin Il-76 «Candid»	4
Dassault-Breguet Falcon 20	2
Agusta-Bell AB.212	18
Aérospatiale SA 342L Gazelle	15
Kamov Ka-25 «Hormone»	12
Mil Mi-6 «Hook»	6
Mil Mi-8 «Hip»	50+
Mil Mi-24 «Hind»	25+

Entrenadores

Aviones	*N.º*
Aero L-39 Albatros	40
MBB/CASA Flamingo	48
Yakovlev Yak-18 «Max»	30+

South African Airways

La South African Airways utiliza aviones de tres fabricantes, pero la mayoría (44 sobre 54) son Boeing, incluso este Modelo 747-244B, llamado *Drakensberg* (foto South African Airways).

South African Airways fue fundada en agosto de 1939 a partir de la Union Airways, que en un comienzo utilizaba avones de Havilland Gipsy Moth para servicios charter y de correo. El 1 de febrero de 1934, la compañía bajo control gubernamental South African Railways and Harbours compró la Union Airways y sus cinco aviones monomotores (que comprendían los Junkers F.13 y W.34) y constituyó la South African Airways. Exactamente un año después la línea aérea recién formada se hizo cargo de la South West Africa Airways, y con esta última adquisición la SAA comenzó a desarrollar sus servicios nacionales y africanos con los trimotores Junkers Ju 52/3 m y los bimotores Junkers Ju 86. En 1938, la línea aérea adquirió cuatro Airspeed Envoy, que se utilizaron como transporte de pasajeros a Durban para que allí conectaran con los servicios marítimos de hidroavión.

Durante la II Guerra Mundial, la compañía recibió el Lockheed Lodestar, si bien muy pronto este tipo se transfirió al servicio militar. Cuando en 1944 se reanudaron los servicios civiles, este tipo volvió a operar en la línea comercial. El 10 de noviembre, utilizando un Avro York prestado (registrado como G-AGNT) la SAA inauguró su primer servicio a Gran Bretaña, y hasta que se le entregó el primer Douglas DC 4, el 25 de abril de 1946, utilizó otros siete Avro York que le había prestado la BOAC. También en 1946, entró en servicio el primer Douglas DC-3 de la compañía, en servicio en ésta hasta 1970. El 15 de diciembre de 1946, la SAA se hacía cargo de su primer de Havilland D.H.104 Dove Serie 1 y a finales de 1947 se le entregaba el segundo de estos aparatos. Ambos aviones se utilizaron para cubrir el servicio de Johannesburgo a Lourenço Marques y el de Durban a Bloemfontein. Otro tipo británico, el Vickers Viking 1B, entró en servicio en 1947 para cubrir la ruta Johannesburgo-Bulawayo, el primero de los cuales (registrado como ZS-BNE) había sido entregado el 31 de julio de 1947. Este tipo de avión reemplazó al Lockheed Lodestar.

El primer avión presurizado de línea que puso en servicio la South African Airways fue un Lockheed L-749A Constellation (registrado como ZS-DBR) que se entregó a la compañía el 24 de abril de 1950 y cubrió el servicio entre Sudáfrica y Europa en lugar del Douglas DC-4. Finalmente, a principios de la década de los 60, se eliminó del servicio el Constellation. A finales de 1952 y 1953, la SAA utilizó su primer avión a reacción, el de Havilland D.H. 106 Comet I (préstamo de la BOAC), pero pronto fue retirado del servicio debido a problemas estructurales. El 21 de abril de 1956, entró en servicio el Douglas DC-7B en la ruta de Sudáfrica a Londres, donde reemplazó al Constellation y redujo el tiempo de vuelo a 21 horas.

Los servicios nacionales y regionales de la compañía se modernizaron con la introducción del Vickers Viscount 813, cuyos dos primeros aparatos (registrados como ZS-CDT y ZS-CDU) se entregaron el 26 de octubre de 1958 y a los que muy poco después les siguieron otros seis ejemplares. En 1972, cuando se reemplazó el Viscount por el Boeing 727, se vendió a la British Midland Airways toda la flota excepto un aparato, que se estrelló.

El 1 de octubre de 1960, en el servicio de Londres, el Douglas DC 7B fue reemplazado por el primer Boeing 707-344 de la compañía; actualmente, ésta dispone solamente de dos Boeing 707 en servicio, que se utilizan para operaciones de carga. En la actualidad, la compañía utiliza el Airbus A300, el Boeing 727 y el Boeing 737 (más el Hawker Siddeley HS 748) en sus servicios nacionales y africanos, y el Boeing 747-244B (el primero de los cuales fue entregado el 22 de octubre de 1971) y el Boeing 747SP-44 (primera entrega el 16 de marzo de 1976) en sus servicios intercontinentales a Europa, América del Norte y del Sur y Australasia.

Flota actual de South African Airways

Airbus Industrie A300B2K-3C

N.º Ref.	*N.º Constr.*	*Nombre*
ZS-SDA	032	Blesbok
ZS-SDB	037	Gemsbok
ZS-SDC	039	Waterbok
ZS-SDD	040	Rooibok

Airbus Industrie A300B4-203

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
ZS-SDE	138	Springbok

Bajo pedido

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
ZS-SDF	192	Eland

Airbus Industrie A300C4-203

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
ZS-SDG	212	Kudu/Koedoe

Boeing 707-344C

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
ZS-SAG	20110	Durban
ZS-SAH	20230	Pretoria

ambos aviones actualmente almacenados y en venta

Boeing 727-44

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
ZS-SBA	18892	Tugela
ZS-SBB	18893	Limpopo
ZS-SBC	18894	Vaal
ZS-SBE	18896	Letaba

los cuatro aviones se hallan aún en servicio, pero están en venta

Boeing 737-244

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
ZS-SBL	19707	Pongola
ZS-SBM	19708	Gamtoos
ZS-SBN	20229	Malopo
ZS-SBO	20329	Gouritz
ZS-SBP	20330	Nossob
ZS-SBR	20331	Umkomaas

Boeing Advanced 737-244

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
ZS-SIA	22580	Tugela
ZS-SIB	22581	Limpopo
ZS-SIC	22582	Vaal
ZS-SID	22583	Orange
ZS-SIE	22584	Letaba
ZS-SIF	22585	Komati
ZS-SIG	22586	Marico
ZS-SIH	22587	Kei
ZS-SII	22588	Berg
ZS-SIJ	22589	Caledon
ZS-SIK	22590	Olifants
ZS-SIL	22591	Wilge
ZS-SIM	22828	Umgeni

Boeing 747-244B

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
ZS-SAL	20237	Tafelberg, ex. NI795B
ZS-SAM	20238	Drakensberg
ZS-SAN	20239	Lebombo
ZS-SAO	20556	Magaliesberg
ZS-SAP	20557	Swartberg

Boeing 747-244B Combi

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
ZS-SAR	22170	Waterberg
ZS-SAS	22171	Helderberg

Bajo pedido

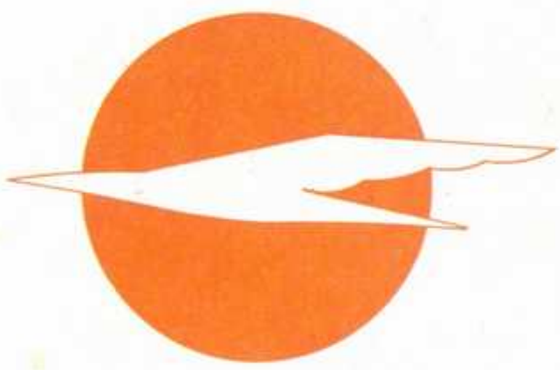
Dos Boeing 747-244B(SUD). n.os, constr. 22970 y 22971

Boeing 747SP-44

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
ZS-SPA	21132	Matroosberg
ZS-SPB	21133	Outeniqua
ZS-SPC	21134	Maluti
ZS-SPD	21253	Majuba
ZS-SPE	21254	Hantam
ZS-SPF	21263	Soutpansberg

Hawker Siddeley HS 748-272

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
ZS-SBU	1690	Skukuza
ZS-SBV	1692	Etosha
ZS-SBW	1691	Umfolozi, ex-ZS-SBW, ex-A2-ZFT



Spantax

La compañía aérea Spantax (contracción de Spanish Air Taxis) fue fundada en 1959 por Marta Estades Sáez y por Rodolfo Bay, antiguo comandante de Iberia y piloto de pruebas de Construcciones Aeronáuticas. Constituida como entidad privada de taxi aéreo, comenzó sus actividades operando con Auster, Avro 19 y Airspeed Consul/Oxford, y transportando personal y equipo para compañías petroleras que realizaban prospecciones en el Sahara Español. En 1960 Spantax inició sus actividades en el terreno del transporte de turistas, inicialmente a Canarias, coincidiendo con la adquisición de los venerables DC-3. Más tarde, la compañía estableció el nexo entre las Islas y África, y amplió su oferta de servicios con el transporte de pasajeros y mercancías.

En 1962 la compañía extendió sus operaciones a la Península y a Baleares, y en ese mismo año fue autorizada para cumplir servicios de transporte regular con la República Islámica de Mauritania, servicios efectuados a lo largo de tres años con los DC-3.

La flota de Spantax ha estado compuesta casi siempre por aviones de segunda mano. Desde los Convair Coronado (ex American Airlines y ex Swissair), hasta los DC-8 (anteriormente pertenecientes a Trans Caribbean y a Trans International) o los DC-9 (anteriormente de Southern Airways y actualmente sustituidos por Boeing 737-200 Advanced adquiridos a Hapag Lloyd y Air Florida), la gran mayoría de los aparatos que sirven en la compañía provienen de otras líneas aéreas.

Pese a esto, Spantax también ha suministrado aviones propios a otras compañías; es el caso de los cinco Fokker 27 Friendship adquiridos en 1967 por la compañía y arrendados en 1976 a Aviaco, que más tarde acabaría comprándolos.

Los principales clientes de Spantax son los países nórdicos y la República Federal de Alemania; esta última representa casi el 20 % de los servicios totales de la compañía. Los puntos de destino de la mayoría de los charter contratados se centran en las islas Canarias y las Baleares, Málaga (Costa del Sol) y otros núcleos turísticos españoles. Desde 1972, y con las paulatinas inclusiones de los Douglas DC-8 y DC-7C, se han ampliado los servicios a demanda con vuelos charter trasatlánticos, aunque se mantiene la dedicación prioritaria a los vuelos interinsulares, los de enlace entre Canarias y Baleares, y los trasmediterráneos entre Málaga y Melilla. En 1980 la compañía había transportado en el curso de su historia a más de 20 millones de viajeros a lo largo de 264 millones de kilómetros.

En la actualidad, Spantax es, después de Iberia y Aviaco, la tercera compañía aérea española y la primera compañía charter de Europa; entre sus proyectos figura la apertura de nuevas rutas a México y Japón. Cuenta entre sus servicios con hoteles propios, zonas de recreo para los viajeros, servicios propios de «cattering», etc. La compañía posee oficinas en Palma de Mallorca, Las Palmas de Gran Canaria y Madrid, y delegaciones en Estocolmo, Bruselas y Nueva York.

La capacitación técnica de la compañía ha alcanzado asimismo un alto nivel, con talleres de mantenimiento en Tenerife, Barcelona, Málaga y Madrid, y bases de operaciones repartidas por toda la geografía nacional, más centros de revisión contratados en Zurich y San Francisco. La compañía cuenta con un centro de operaciones en Palma, permanentemente enlazado con un homólogo de United Airlines. Esta red de comunicaciones vía satélite mantiene informado al minuto al personal técnico de la compañía del estado meteorológico sobre las rutas del Atlántico, lo que le capacita también para permanecer en continuo contacto con todas las aeronaves de su flota, dondequiera que se encuentren. Este sistema proporciona un alto margen de seguridad a los usuarios.

De abril a octubre, la flota y la base de operaciones están situadas en Palma de Mallorca, y de octubre a abril en Las Palmas de Gran Canaria.

En el momento actual Spantax cuenta con los permisos necesarios para volar por todo el mundo. Su amplia red de operaciones cubre la totalidad de Europa, las costas este y oeste de EE UU, Sudamérica, el norte de África y Japón. Los vuelos especiales a demanda han llevado, y seguirán llevando, a los aparatos de Spantax a todos los confines del mundo.

Este DC-10-30CF, único aparato de este tipo presente en la flota de la compañía, sufrió un accidente en setiembre de 1982 en el aeropuerto de Málaga. Fue interinamente sustituido por un avión similar alquilado (el EC-DSF) hasta serlo de forma definitiva por un DC-10-30 (EC-DUG) adquirido a Swissair. Junto a los DC-8-61 y Convair Coronado, este aparato se utiliza en los vuelos de medio y largo alcance (foto R. Kottke, vía Spantax).

Flota actual de Spantax

Boeing Modelo 737-200 Advanced

N.º Reg.	*N.º Const.*	*N.º plazas*
EC-DTR	—	130
EC-DUB	—	130
EC-DUL	—	130

Convair 990A Coronado

N.º Reg.	*N.º Const.*	*N.º plazas*
EC-BJD	23	149
EC-BQA	36	149
EC-BQQ	34	149
EC-BTE	21	149
EC-BXI	35	149
EC-BZO	30	149
EC-BZP	18	149
EC-CNF	8	149
EC-CNG	7	149
EC-CNH	17	149

McDonnell Douglas DC-8-61CF

N.º Reg.	*N.º Const.*	*N.º plazas*
EC-CCF	45897/313	253
EC-CCG	45898/320	253

McDonnell Douglas DC-8-61

N.º Reg.	*N.º Const.*	*N.º plazas*
EC-CZE	45913/238	253

McDonnell Douglas DC-10-30

N.º Reg.	*N.º Const.*	*N.º plazas*
EC-DUG	—	352

(en proceso de reconversión a 360 plazas)

Sudáfrica

El Atlas Impala, construido en el país, ha supuesto para Sudáfrica su potencial de entrenamiento básico en reactores durante 16 años (foto Austin J. Brown).

La conflictiva situación en la que está envuelta Sudáfrica aparece reflejada intermitentemente en los frecuentes comunicados de las autoridades militares, revelando las listas de bajas en las diferentes «áreas de operaciones». Los combates tienen lugar habitualmente en Angola y más recientemente en Namibia, pero por su posición geográfica, rodeada de estados negros, Sudáfrica tiene permanentemente empeñadas sus fuerzas en conflictos fronterizos de tipo antiguerrilla contra cualquiera de sus países vecinos.

De este modo, las fuerzas sudafricanas perpetúan su *status* como el más potente y moderno ejército del cono sur africano, a pesar de las sanciones *anti-apartheid* impuestas por la ONU y burladas en multitud de ocasiones por estados como Israel o Francia, gracias a cuya ayuda militar, Sudáfrica es hoy autosuficiente en un 90 % en lo tocante a producción bélica, con factorías autóctonas que fabrican desde balas hasta aviones de bombardeo. Los pertrechos militares que no puede producir llegan a través de la «puerta trasera», ante la que se «cierran los ojos» internacionalmente.

La South Africain Air Force (SAAF) es técnicamente el elemento más poderoso del sistema de «defensa» sudafricano. Su personal cuenta con un elevado nivel de entrenamiento que le permite emplear eficazmente una amplia panoplia de aviones de combate y apoyo. La punta de lanza del Mando de Combate la constituyen 40 Dassault-Breguet Mirage F.1 y 40 Dassault-Breguet Mirage III, asignados a tareas de cazabombardeo y superioridad aérea. La mayoría de los Mirage F.1 han sido montados en la propia Sudáfrica por la empresa Atlas Aircraft a partir de componentes de procedencia francesa, y en la actualidad se especula sobre la posibilidad de que Atlas produzca aviones de este tipo de forma solapada. De los tiempos en que Sudáfrica mantenía estrechas relaciones con Gran Bretaña se conservan seis bombarderos English Electric Canberra y seis Blackburn Buccaneer, que en la actualidad equipan dos escuadrones de la SAAF.

Las vastas extensiones marítimas que envuelven al país son objeto de patrullas regulares efectuadas por siete Avro Shackleton MR.Mk 3 del Mando Marítimo. Estos viejos aparatos han sido prácticamente reconstruidos por completo para prolongar su vida útil. Es probable que se esté desarrollando para tal fin una versión marítima del transporte francés Transall. Como complemento a los Shackleton se encuentran 20 Piaggio P.166S Albatros.

El Mando de Aerotransporte cuenta con una mezcla de aviones británicos, estadounidenses y franceses. Numéricamente encabeza la lista el Douglas C-47, del que más de 40 ejemplares se han ido adquiriendo para gran variedad de cometidos. El componente de transporte pesado lo integran siete Lockheed C-130B Hercules vendidos en 1963, pero esta fuerza puede crecer en número si se le suman los once ejemplares de la versión civil Lockheed L-100 utilizados por la compañía de transporte Safair. Estos aviones llevan matrículas civiles pero habitualmente son tripulados por personal militar. Las misiones tácticas de corto alcance están encomendadas a nueve C.160 Transall. En misiones VIP y de comunicaciones se utilizan siete Douglas DC-4, cuatro Swearingen Merlin IV, cuatro BAe HS.125 y un único Vickers Viscount.

El Mando de Aviación Ligera, con cuartel general en Zwartkop, comprende diez escuadrones de helicópteros y de aviones de apoyo de ala fija. Las unidades de helicópteros están integramente equipadas con material francés. El modelo de mayor tamaño es el Aérospatiale Super Frelon, del que 14 o 16 ejemplares adquiridos se reparten en dos unidades. Más de 60 Aérospatiale Puma son empleados para el transporte de tropas, y alrededor de 100 Aérospatiale Alouette III se utilizan en misiones de alcance, evacuación de bajas y apoyo cercano. Monomotores de enlace Atlas Bosbok de producción indígena (se trata del italiano AM.3C construido bajo licencia) y transportes ligeros Atlas Kudu constituyen la mayoría de la fuerza de aviones de ala fija, que engloba a más de 80 aparatos. El Cessna Modelo 185 equipa todavía uno o posiblemente dos escuadrones.

El elevado nivel de entrenamiento de la SAAF es un factor primordial en sus operaciones. El Mando de Entrenamiento comprende a la Escuela de Vuelo Central de Dunnottar, la Escuela de Entrenamiento de Vuelo de Langebaanweg y cuatro Escuelas de Entrenamiento Avanzado. Para equipar la EEV se cuenta con más de 100 Atlas Impala Mk I (M.B. 326 construidos con licencia) además de unos pocos de los más de 70 monoplazas Impala Mk II construidos. Cada EEA entrena a los pilotos para una misión específica: la 84.ª EEA en aviones ligeros, la 85.ª EEA en reactores, la 86.ª EEA en polimotores y la 87.ª EEA en helicópteros.

Otros dos elementos juegan un papel importante en la SAAF. El primero es la Active Citizen Force, que opera con seis escuadrones auxiliares equipados con aviones de ataque ligero Impala Mk II. El segundo factor son los 13 Esquadrones del Mando Aéreo (del n.º 101 al 112 más el 114.º Women's EMA), que bajo control de la SAAF, vuelan en avionetas civiles utilizadas en caso de emergencia.

Unidades de vuelo de la SAAF

Unidades de combate

English Electric Canberra B(I).Mk 12/T.Mk 4

Unidad	*Base*
12 Sqn	Waterkloof

Hawker Siddleey Buccaneer S.Mk 50

Unidad	*Base*
24 Sqn	Waterkloof

Dassault-Breguet Mirage F.1AZ/CZ

Unidad	*Base*
1 Sqn	Hoedspruit
3 Sqn	Waterkloof

Dassault-Breguet Mirage III CZ/BZ/RZ/R2Z

Unidad	*Base*
2 Sqn	Hoedspruit

Hawker Siddeley (Avro) Shackleton MR.Mk 3

Unidad	*Base*
35 Sqn	D.F. Malan Airport

Piaggio P.166S Albatross

Unidad	*Base*
27 Sqn	D.F. Malan Airport

Douglas C-47 Dakota

Unidad	*Base*
25 Sqn, 44 Sqn (ATC)	Ysterplaat, Zwartkop (ATC)

Westland Wasp HAS. Mk 1

Unidad	*Base*
22 sqn	Ship-based

Unidades de transporte

Lockheed C-130B Hercules/C.160 Transail

Unidad	*Base*
28 Sqn	Waterkloof

Douglas DC-4

Unidad	*Base*
44 Sqn	Zwartkop

BAC Viscount Type 781/HS.125/Swearingen Merlin IVA

Unidad	*Base*
21 Sqn	Zwartkop

Unidades utilitarias

Cessna Model 185

Unidad	*Base*
11 Sqn, 43 Sqn	Potchefstroom, Durban

Aermacchi AM.3C Bosbok/Atlas C4M Kudu

Unidad	*Base*
41 Sqn, 42 Sqn	Lanseria, Potchefstroom

Aérospatiale Super Frelon

Unidad	*Base*
15 Sqn, 30 Sqn	Durban, Ysterplaat

Aérospatiale SA.330 Puma

Unidad	*Base*
19 Sqn, 30 Sqn, 31 Sqn	Zwartkop, Ysterplaat, Hoedspruit

Aérospatiale Alouette III

Unidad	*Base*
16 Sqn, 17 Sqn, 87 AFS	Port Elizabeth, Zwartkop, Bloemspruit

Unidades de entrenamiento

Dassault-Breguet Mirage III EZ/DZ/D2Z

Unidad	*Base*
85 AFS	Pietersburg

Cessna Model 185/Aermacchi AM.3C Bosbok/Atlas C4M Kudu

Unidad	*Base*
84 AFS	Potchefstroom

Atlas Impala Mk I/II

Unidad	*Base*
FTS	Langebaanweg

North American Harvard

Unidad	*Base*
CFS	Dunnottar

Unidades de reserva

Atlas Impala Mk II

Unidad	*Base*
4, 5, 6, 7, 8 Sqns	Lanseria, Durban, Port Elizabeth, Ysterplaat, Bloemspruit

Suecia

La orgullosa independencia de Suecia en política exterior descansa en su avanzada industria de armamento y en el mantenimiento de un acertado sistema defensivo. Sus Fuerzas aéreas se distribuyen entre un corto número de grandes bases y una tupida red de pequeñas unidades dispersas por el país.

La política marcadamente neutralista de Suecia se ve favorecida por una serie de circunstancias geográficas que favorecen los objetivos de Defensa de la nación. El país cuenta también con una poderosa industria de armamentos que proporciona casi la totalidad del equipamiento de sus Fuerzas armadas. Saab-Scania, en Linköping, ha sido el principal proveedor de aviones de combate para las Fuerzas aéreas suecas (Flygvapen) durante más de cuarenta años, y hoy en día sus líneas de producción construyen la versión JA37 de interceptación del Viggen (Rayo). Este poderoso avión de combate reemplaza al más antiguo Saab Draken (Dragón) en su función de combate. Quedan todavía unos 250 Draken en servicio, y están en curso de entrega 149 JA37.

A los fines de la Defensa, Suecia se divide en seis regiones militares, incorporadas en un sistema de defensa aérea conocido como STRIL 60. Este sistema utiliza muchas estaciones de radar dispersas a lo largo del país, lo mismo que las unidades combate. En una eventualidad de guerra, la Flygvapen utilizaría no sólo los aeropuertos —de los que hay construidos unos 45—, sino tramos de autopistas reforzadas para operaciones dispersas. Un Viggen, por ejemplo, puede aterrizar en una autopista y rodar rápidamente por una carretera secundaria hasta un refugio camuflado; ser reaprovisionado y rearmado allí en menos de 10 minutos, y volver a rodar hasta la autopista para despegar en una nueva misión. Las unidades de ataque y reconocimiento disponen además de 170 AJ/SH37 Viggen armados con misiles aire-tierra para uso antibuque y anticarro; por su parte, cámaras especialmente desarrolladas y equipos infrarrojos ayudan a las unidades de reconocimiento con la variante SF37 de este versátil avión. Las misiones de ataque ligero las cumplen los Saab Sk60B, y una versión de entrenamiento presta servicio en la Escuela de entrenamiento de vuelo de Ljungbyhed y en la Academia de las Fuerzas aéreas en Uppsala. Se utilizan 58 Bulldog de construcción británica para entrenamiento básico. Una unidad pequeña de transporte está equipada con ocho American Lockheed C-130 Hercules y algunos Douglas C-47. La primera se emplea en trabajos de las Naciones Unidas y para misiones de aprovisionamiento dentro de Suecia.

La organización de la Flygvapen se basa en Flottiljer (Alas) con dos o tres escuadrones de alrededor de 18 aviones cada uno. Muchas Alas cuentan con escuadrones mixtos de Viggen y Draken. Los planes de defensa prevén un total de 6 escuadrones de ataque medio, 12 escuadrones de caza y 6 unidades de reconocimiento. Actualmente la Saab está estudiando un nuevo avión multiuso conocido como JAS (caza, ataque y reconocimiento) que entrará en servicio en 1990.

La Armada real sueca tiene una rama aérea constituida solamente por helicópteros. Se ocupa de una variedad de misiones, incluidas guerra antisubmarina, dragaminas y vigilancia de superficie de largo alcance, para lo que usa los Boeing-Vertol 107.

Las unidades de vuelo del Ejército comprenden tanto helicópteros como aviones de ala fija, en misiones de apoyo y enlace. Los principales tipos en uso son 40 Agusta-Bell AB.206 y 20 BAe Bulldog.

Los Viggen de la Flygvapen sueca, en vuelo bajo sobre la tundra. Los Saab 37 Viggen desempeñan en las Fuerzas aéreas suecas funciones de ataque (AJ37), interceptación (JA37), reconocimiento en tierra (SF37), y marítimo (SH37), y entrenamiento (SK37) (foto Saab).

Unidades de vuelo de la Flygvapen

Saab JA 37 Viggen

Unidad	*Base*
F13 Ala	Norköpping
F17 Ala	Ronneby

Saab AJ37 Viggen

Unidad	*Base*
F6 Ala	Karlsborg
F7 Ala	Satenäs
F15 Ala	Söderhamn

Saab SH/SF37 Viggen

Unidad	*Base*
F13 Ala	Norrköpping
F17 Ala	Ronneby
F21 Ala	Luleå

Saab SK37 Viggen

Unidad	*Base*
F15 Ala	Söderhamn

Saab J35F Draken

Unidad	*Base*
F10 Ala	Västeras
F10 Ala	Ängelholm
F16 Ala	Uppsala

Saab J35D Draken

Unidad	*Base*
F4 Ala	Östersund
F21 Ala	Luleå

Saab Sk60A/B/C

Unidad	*Base*
F5 Ala	Ljungbyhed
F13 Ala	Malmslätt
F18 Ala	Tullinge
F20 Ala	Uppsala

Lockheed C-130H Hercules

Unidad	*Base*
F7 Ala	Satenäs

Douglas C-47

Unidad	*Base*
F7 Ala	Satenäs

Aérospatiale Caravelle

Unidad	*Base*
F13 Ala	Malmslätt

Kawasaki-Boeing KV-107-II

Unidad	*Base*
F17 Ala	Ronneby

Bristish Aerospace Bulldog

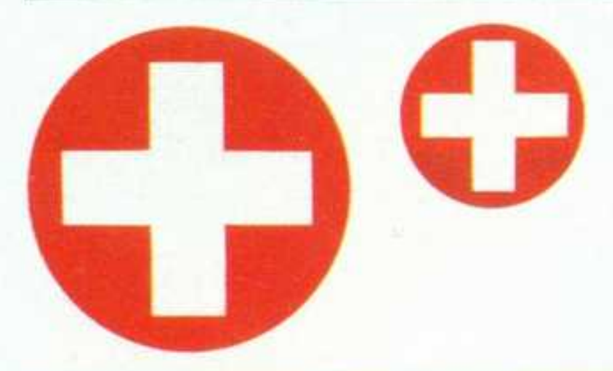
Unidad	*Base*
F5 Ala	Ljungbyhed

Saab J32D Lansen

Unidad	*Base*
F13 Ala	Malmslätt

Rockwell Sabreliner

Unidad	*Base*
varias	varias



Suiza

Venom Mk 50 de construcción suiza, uno de los 70 ejemplares en servicio con la Schweizerische Flugwaffe (foto Peter Foster).

La Schweizerische Flugwaffe, organizada como un cuerpo del Ejército e integrada por personal con dedicación exclusiva o parcial, está compuesta por una brigada de vuelo constituida por tres regimientos; éstos, a su vez, agrupan de seis a ocho escuadrones de combate provistos de aproximadamente 18 aviones cada uno. Además, existen escuadrones de transporte ligero y unidades destinadas a entrenamiento.

Los aviones de las fuerzas aéreas, integrados en un plan defensivo general a escala nacional, están aparcados en un singular sistema de refugios excavados en las montañas, lejos de las tierras bajas y llanas más visibles; son bases bien camufladas, talladas en roca dura a lo largo de años, que alojan unidades completas junto con los talleres, los depósitos de combustible, los almacenes de munición, etc. Para ahorrar espacio, los aviones incluso están colgados del techo mientras no se los utiliza. Al igual que en Suecia, algunos sectores de las carreteras suizas pueden convertirse en pistas de aterrizaje en el caso de que el país entre en guerra.

El Dassault-Breguet Mirage III, construido bajo licencia en Suiza, es el defensor aéreo más importante de la estricta neutralidad armada del país. Treinta y ocho aviones están asignados a dos escuadrones de interceptación, en tanto que 16 Mirage IIIRS equipan a un escuadrón de reconocimiento. Estos cazas son parte de un sistema de alerta temprana que incluye radares Hugues Florida y centros subterráneos de control.

Las tareas de cazabombardeo corren a cargo de los Northrop F-5E, también construidos en el país por la Factoría Federal de Aviones. Un lote inicial de 72 monoplazas y biplazas F-5F fue recibido a comienzos de 1979; a este lote siguió de inmediato un pedido de 38 aviones, cuya entrega se está llevando a cabo en la actualidad. A estos aviones se añaden más de 130 Hawker Hunter y cerca de 70 de Havilland Venom.

Suiza tiene poca necesidad de aviones de transporte de ala fija; confía estas misiones a una fuerza de 100 helicópteros Aérospatiale Alouette II y Alouette III, y a dos escuadrones de aviones STOL Pilatus Porter. El entrenamiento se efectúa con aviones de motor de émbolo Pilatus P-2 y P-3 y, además, con los primeros de los 40 PC-7 Turbo Trainer pedidos en 1981. Los alumnos pasan de la escuela de vuelo elemental a una escuela avanzada, cuya sede está situada en Emmen, donde utilizan aparatos de Havilland Venom y Vampire para conversión a reactores.

Fuerzas Aéreas y Mando Antiaéreo de Suiza

Unidades de combate

Dassault-Breguet Mirage IIIS/B

Unidad	*Base*
16, 17 Staffel	Emmen, Payerne

Dassault-Breguet Mirage IIIRS

Unidad	*Base*
10 Staffel	Dübendorf

Northrop F-5E/F

Unidad	*Base*
11 Staffel	Dübendorf
8, 18, 19 Staffel	—

Hawker Hunter Mk 58A/T.Mk 68

Unidad	*Base*
1 Staffel	Dübendorf
5 Staffel	Meiringen
20 Staffel	Mollis
3,4,7,21 Staffel	Ambri, Turtmann

de Havilland Venom FB.Mk50

Unidad	*Base*
2,6,9,13 Staffel	—

Unidades de transporte y entrenamiento

Pilatus Porter

Unidad	*Base*
Lfs 6,7	Dübendorf

Beech Twin Bonanza

Unidad	*Base*
Lfs 6,7	Dübendorf

Aérospatiale Alouette II/III

Unidad	*Base*
Lfs 1,2,3,4	—

Dornier Do 27H

Unidad	*Base*
Lfs 5	Payerne, Belp, Dübendorf

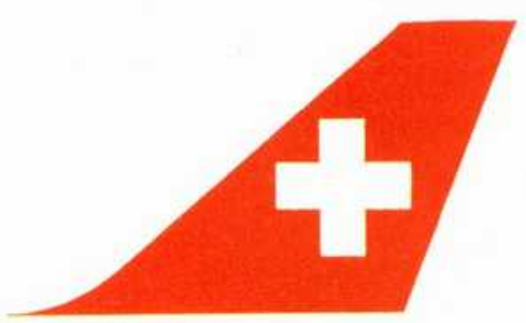
Pilatus P-2/P-3/PC-7

Unidad	*Base*
Escuela de Vuelo Elemental	Magadino

de Havilland Vampire FB.Mk 6/T.Mk 55

Unidad	*Base*
Escuela de Vuelo Avanzado	Emmen

Swissair



Swissair es una de las compañías aéreas más antiguas de Europa; fundada como tal en 1931, su origen se remonta a 1919 bajo el nombre de Ad Astra Aero. Hasta la II Guerra Mundial, la Swissair limitó su radio de acción a Europa; desde 1945, ha extendido su red comercial a la mayor parte del mundo y ha ampliado sus actividades a la hostelería y los seguros.

Swissair fue constituida en 1931 por fusión de la Balair y la Ad Astra, y desde sus principios siguió un rápido ritmo de desarrollo de sus líneas aéreas. En 1932 era la primera compañía aérea europea que operaba con el Lockheed Orion, monomotor monoplano de ala baja con tren de aterrizaje replegable. Este «rápido» avión, como le llamaban entonces, transportaba cuatro pasajeros y su velocidad de crucero era de 261 km/h, superior en 97 km/h a la del más veloz de los aparatos comerciales contemporáneos.

En 1934 entró en servicio para la Swissair el bimotor Curtiss-Condor. Para cuidar de los 15 ó 16 pasajeros que transportaba este gigante, Swissair contrató a la primera azafata que sirvió en una compañía en Europa.

Al estallar la II Guerra Mundial, la flota de Swissair consistía en cinco DC-3, tres DC-2, un D.H.89 Dragon Rapide, un Fokker F.VIIa y un Compte AC4, con un total de 163 plazas. Durante la guerra fueron suspendidos los vuelos regulares, que no se reanudaron hasta julio 1945. En 1949 se inauguró una línea regular entre Suiza y Nueva York servida por aviones cuatrimotores DC-4, pronto sustituidos por los DC-6, más grandes y presurizados. Su mayor autonomía permitió abrir nuevas rutas hacia Sudamérica y Tokyo, vía Sureste asiático, a lo largo de los años cincuenta. Los DC-6 fueron seguidos por los DC-7 para recorridos muy largos; simultáneamente se crearon nuevas redes comerciales en Europa y Oriente Próximo. A ellas se fueron sumando, durante los años sesenta, vuelos a toda África, de modo que la actual red de Swissair se extiende a todos los continentes, a excepción de Oceanía.

El salto a los reactores

La compañía puso en servicio su primer aparato a reacción en 1960. El aparato era un Caravelle III, de los que SAS arrendó ocho a Swissair. Estos aviones se emplearon para vuelos en Euopa, mientras que para los largos recorridos la Swissair mantuvo su confianza en la casa Douglas, con un pedido de reactores DC-8. Las primeras experiencias confirmaron la gran utilidad de los aviones a reacción, y Swissair pasó rápidamente a una flota compuesta totalmente por reactores, que comprendía en 1981 (en servicio o pedidos) tres Boeing 747-200B, once Airbus Industrie A-310, once Douglas DC-10-30, quince DC-9-81, doce DC-9-51, doce DC-9-32, cinco DC-8-62 y un DC-9-33F para transporte de carga.

Para reducir costes, Swissair, Scandinavian Airlines System y KLM cooperan en el mantenimiento técnico de sus Boeing 747B, DC-8 y DC-9. La cooperación entre aerolíneas abarca también a los reactores DC-10-30 en servicio para KLM, SAS, Swissair y la compañía de carga francesa UTA.

El capital social de Swissair está controlado por accionistas particulares (cerca del 75 %) y por los consejos cantonales suizos.

El único Curtiss CT-32C Condor II de Swissair, fue en 1934 el primer avión de pasajeros en Europa con azafata.

Swissair tiene en servicio tres Boeing 747-200B, capaces para más de 400 pasajeros (foto Swissair).

Flota actual de Swissair

Airbus Industrie A310-220

Bajo pedido

11 aparatos (HB-IPA a HB-IPK) que deben entregarse entre 1983 y 1987. Los números de construcción dados hasta el momento son los 162, 172, 217 y 224.

Boeing 747-257B

N.º reg.	*N.º constr.*	*Nombre*
HB-IGA	20116	Genève
HB-IGB	20117	Zürich

Bajo pedido

Boeing 747-257B (SUD)
(versión con cubierta superior ampliada)

HB-IGC	22704
HB-IGD	22705
HB-IGE	22706
HB-IGF	22707
HB-IGG	22708

McDonnell Douglas DC-8-62

N.º reg.	*N.º constr.*	*Nombre*
HB-IDF	45920	Schwyz
HB-IDG	45925	Neuchatel
HB-IDH	46077	Solothurn
HB-IDK	46078	Matterhorn*
HB-IDL	46134	Aargau

*en venta

McDonnell Douglas DC-9-32

N.º reg.	*N.º constr.*	*Nombre*
HB-IDO	47480	Genève-Cointrin
HB-IDP	47523	Basel-Land
HB-IDR	47535	Baden*
HB-IFG	45789	Valais*
HB-IFH	45790	Opfikon*
HB-IFK	45792	Kloten*
HB-IFL	45793	Appenzell i. Rh.*
HB-IFR	47112	Ticino*
HB-IFU	47282	Chur
HB-IFV	47383	Bulach
HB-LFX	47218	Lausanne*
HB-IFY	47219	Bellinzona*

*en venta

McDonnell Douglas DC-9-33F

N.º reg.	*N.º constr.*	*Nombre*
HB-IFW	47384	Payerne

McDonnell Douglas DC-9-51

N.º reg.	*N.º constr.*	*Nombre*
HB-ISK	47654	Hori
HB-ISL	47655	Koniz
HB-ISM	47656	Wettingen
HB-ISN	47657	Sion
HB-ISO	47658	Biel/Bienne
HB-ISP	47659	Lugano
HB-ISR	47660	Locarno
HB-ISS	47661	Dietikon
HB-IST	47662	Aarau
HB-ISU	47663	Bachenbulach
HB-ISV	47783	Winkel
HB-ISW	47784	Dubendorf

McDonnell Douglas DC-9-81

N.º reg.	*N.º constr.*	*Nombre*
HB-INC	48002	Thurgau
HB-IND	48003	Zug
HB-INE	48004	Rumlang
HB-INF	48005	Appenzell i. Rh.
HB-ING	48006	Glarus
HB-INH	48007	Winterthur
HB-INI	48008	Kloten
HB-INK	48009	Opfikon

Bajo pedido

HB-INL	48010	Jura
HB-INM	48011	Lausanne
HB-INN	48012	Appenzell i. Rh.
HB-INO	48013	Bellinzona
HB-INP	48014	Oberglatt
HB-INA	49100	Obwalden
HB-INB	49101	Uri

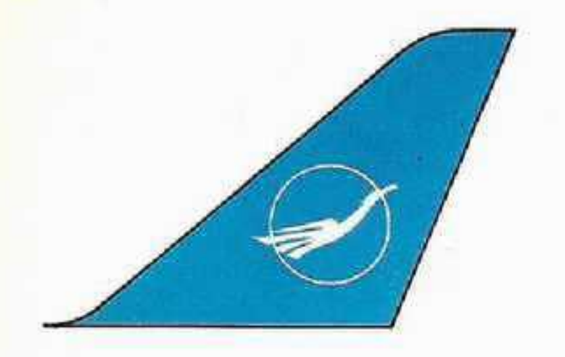
McDonnell Douglas DC-10-30

N.º reg.	*N.º constr.*	*Nombre*
HB-IHA	46575	St Gallen
HB-IHB	46576	Schaffhausen
HB-IHC	46577	Luzern
HB-IHD	46578	Bern
HB-IHE	46579	Vaud
HB-IHF	46580	Nidwalden
HB-IHG	46581	Graubunden
HB-IHH	46582	Basel-Stadt
HB-IHI	46969	Fribourg
HB-IHL	46583	Ticino
HB-IHM	46584	Valais/Wallis

Bajo pedido

McDonnell Douglas DC-10-30ER
(mayor autonomía)

HB-IHN	48292
HB-IHP	48293



Syrianair

Syrianair se constituyó en octubre de 1961, como Syrian Arab Airlines, con tres Douglas DC-6B que había heredado de su breve unión con United Arab Airlines (de febrero de 1958 a septiembre de 1961). Antes de esto, el 22 de diciembre de 1946 se había formado Syrian Airways y había comenzado a operar a escala limitada desde junio de 1947, inicialmente por medio de Douglas DC-3 alquilados de Pan American a los que más tarde se unieron los Douglas DC-4 que la compañía comenzó a adquirir en febrero del año 1955.

El 22 de octubre de 1965 Syrian Arab Airlines recibió su primer Sud-Aviation Caravelle 10B, modelo que realizó su servicio inaugural en diciembre de 1965 y que gradualmente fue desplazando a los DC-6B. Durante los diez años siguientes la compañía operó con los DC-6 y Caravelle, pero el 5 de marzo de 1976 aceptó oficialmente su primer Boeing 727-294 (YK-AGA) y lo puso en servicio en sus rutas internacionales de París y Londres. La aerolínea recibió su primer Boeing 747SP-94 el 21 de mayo de 1976. Estos dos últimos modelos cubren en la actualidad la mayoría de los servicios de la compañía a puntos de Oriente Medio, Europa, norte de África y Asia. Syrianair emplea también modelos soviéticos, principalmente Ilyushin Il-76, Tupolev Tu-134, Antonov An-26 y Yakovlev Yak-40. Estos aviones difícilmente visitan los aeropuertos europeos.

Flota actual de Syrian Arab Airlines

Antonov An-26

N.º Reg.
YK-ANC
YK-AND
YK-ANE
YK-ANF

Boeing 727-294

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
YK-AGA	21203	6 de octubre
YK-AGB	21204	Damasco
YK-AGC	21205	Palmira

Boeing 747SP-94

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
YK-AHA	21174	16 de noviembre
YK-AHB	21175	Solidaridad árabe

Dassault-Breguet Falcon 20F

N.º Reg.	*N.º Constr.*
YK-ASA	328
YK-ASB	331

Ilyushin Il-76

N.º Reg.
YK-ATA
YK-ATB
YK-ATC
YK-ATD

Tupolev Tu-134B-3

N.º Reg.	*N.º Constr.*
YK-AYA	
YK-AYB	
YK-AYC	
YK-AYD	67820037
YK-AYE	
YK-AYF	

Tupolev Tu-154B
Bajo pedido
tres aviones

Syrianair emplea dos modelos Boeing. Este es un Boeing 727-294, fotografiado en Londres-Heathrow.

Tupolev Tu-154M

N.º Reg.
YK-AIA
YK-AIB
YK-AIC

Yakovlev Yak-40

N.º Reg.	*N.º Constr.*
YK-AQA	9341932
YK-AQB	
YK-AQD	
YK-AQE	
YK-AQF	9931859
YK-AQG	
YK-AQH	

Flota suministrada por Editions JP

Ariana

Formada el 27 de enero de 1955 por el gobierno de Afganistán (51 por ciento) y la compañía india Indamer, Ariana tuvo un material de vuelo inicial de cuatro Douglas DC-3 (de YA-AAA a YA-AAD) suministrados por Indamer. En 1957 Pan American Airlines se hizo con las acciones de la empresa india y ayudó a la expansión de los servicios regionales de Ariana. En junio de 1957 se adquirieron dos Douglas DC-4 (YA-BAG y YA-BAH). El 11 de septiembre de 1959 Ariana efectuó su primer servicio a Frankfurt vía Kandahar, Teherán, Beirut, Ankara y Praga empleando uno de sus recién adquiridos DC-4. El servicio a Europa mejoró en abril de 1960 a raíz de la recepción del primer Douglas DC-6A (YA-DAN), al que siguió la recepción de un segundo en setiembre de 1963.

Los dos Douglas DC-6 sirvieron hasta 1972 en las rutas de mayor distancia, mientras que los Douglas DC-3 y un solitario Convair CV-340 (YA-EAP) cubrían los servicios regionales e interiores. Mientras tanto, el 25 de marzo de 1968 la compañía había recibido su primer reactor, un Boeing 727-113C matriculado YA-FAR. Con este nuevo modelo se abrieron rutas a Londres y Moscú. Más tarde se introdujo en las rutas europeas un Boeing 720-030B (YA-HBA), que sirvió hasta que en marzo de 1980 fue reemplazado por un McDonnell Douglas DC-10-30 (YA-LAS), recibido en septiembre de 1979.

Hoy día la aerolínea cubre una reducida red de rutas con dos Boeing 727, desde Kabul a Amritsar, Nueva Delhi, Dubai, Moscú y Tashkent.

Flota actual de Ariana

Boeing 727-113 C

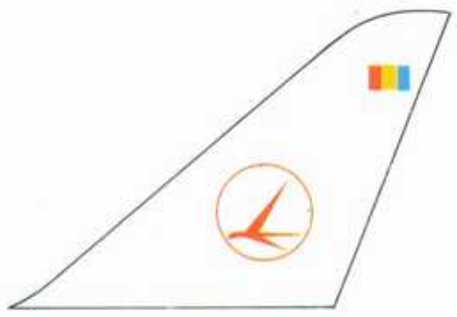
N.º Reg.	*N.º Constr.*
YA-FAU	20343

Boeing 727-155C

N.º Reg.	*N.º Constr.*
YA-FAW	19619

Bajo pedido
tres Tupolev Tu-154

El mayor avión utilizado por Ariana fue este McDonnell Douglas DC-10-30, recibido en setiembre de 1979. Empleado en los sectores europeos de la aerolínea antes y después de la invasión soviética, este avión fue alcanzado por un misil superficie-aire mientras volaba sobre Kabul a principios de 1985. Sus averías pudieron ser reparadas y el avión vendido a British Caledonian con la matrícula G-MULL.



TAROM

Linile Aeriene Romane Exploatate cu Statul (LARES) se creó en 1932, con una flota de Junkers F.13. LARES obtuvo algunos de Havilland D.H.89, y el 13 de julio de 1936 adquirió la línea aérea SARTA, fundada por Henri Potez. Hacia 1939, la compañía había crecido considerablemente y operaba en una red de rutas que se extendía hasta Atenas, Milán, Berlín y Varsovia; cubría estos servicios con 43 aviones, entre los que se incluían 13 tipo Potez, 11 Lockheed L.10 y siete de Havilland. En 1946, se creó la Transporturile Aeriene Romana Soviteca (TARS) como una empresa conjunta rumanosoviética, que utilizó el material sobrante de la LARES de preguerra. Se reanudaron los servicios nacionales y se inauguraron otros a Praga, Budapest y Varsovia.

En 1954, TARS fue denominada Transporturile Aeriene Romane (TAROM), a consecuencia de la compra, por parte del gobierno rumano, del 50 % del capital accionario perteneciente a los soviéticos. Aproximadamente por la misma época entró en servicio el Ilyushin Il-14.

A comienzos de la década de 1960, la columna vertebral de la flota internacional estaba constituida por catorce Ilyushin Il-18. A mediados de dicha década, los Antonov An-24 comenzaron a reemplazar a los Il-14 en los servicios nacionales. El BAC One-Eleven Serie 424EU (registrado como YR-BCA), que se entregó el 14 de junio de 1968, fue el primer reactor propiamente dicho de la empresa: este avión cubrió la mayor parte de las rutas europeas hasta la llegada, en 1976, del Tupolev Tu-154. Para sus servicios de largo alcance TAROM utiliza el Ilyushin Il-62, que entró en servicio en 1973, y el Boeing 707, cuyo primer ejemplar se entregó el 21 de febrero de 1974.

Actualmente, TAROM realiza servicios regulares de pasajeros y carga dentro de Rumania, además de vuelos internacionales a distintos puntos de Europa, África, Medio y Lejano Oriente y Nueva York. La Linile Aeriene Romane (una subsidiaria de TAROM constituida en 1975) tiene a su cargo el servicio charter internacional e incluso vuelos de turismo, para los que utiliza tres BAC One-Eleven Serie 424EU.

TAROM ha comenzado en 1976 a utilizar en sus rutas europeas aviones Tupolev Tu-154 (foto TAROM).

Flota actual de TAROM

Antonov An-24RT

N.º Reg.	*Observaciones*
YR-AMM	de carga
YR-AMN	de carga
YR-AMO	de carga

Antonov An-24RV

N.º Reg.	*N.º Constr.*
YR-AMB	06905
YR-AMC	06906
YR-AME	07607
YR-AMF	07902
YR-AMG	08303
YR-AMH	08802
YR-AMI	08803
YR-AMJ	09808
YR-AMK	09705
YR-AMY	09809
YR-BMA	10105
YR-BMB	10106
YR-BMC	10201
YR-BMD	10202
YR-BME	10310
YR-BMF	10404
YR-BMG	
YR-BMH	10407
YR-BMI	10408
YR-BMJ	
YR-BMK	10803
YR-BML	
YR-BMM	10807
YR-BMN	
YR-BMO	10710

Antonov An-24T

N.º Reg.	*Observaciones*
YR-AML	de carga
YR-AMS	de carga

Antonov An-24V

N.º Reg.	*N.º Constr.*
YR-AMP	03505
YR-AMR	03309
YR-AMV	03507
YR-AMX	02107
YR-AMZ	01701

Antonov An-26

N.º Reg.	*Observaciones*
YR-ADA	de carga
YR-ADB	de carga
YR-ADC	de carga
YR-ADE	de carga

BAC One-Eleven Serie 401AK

N.º Reg.	*N.º Constr.*
YR-BCG	077

BAC One-Eleven Serie 402AP

N.º Reg.	*N.º Constr.*
YR-BCH	161

BAC One-Eleven Serie 424EU

N.º Reg.	*N.º Constr.*
YR-BCB	156
YR-BCE	165

BAC One-Eleven Serie 487GK(F)

N.º Reg.	*N.º Constr.*
YR-BCR	267

BAC One-Eleven Serie 525FT

N.º Reg.	*N.º Constr.*
YR-BCI	252
YR-BCJ	253
YR-BCK	254
YR-BCL	255
YR-BCM	256
YR-BCN	266
YR-BCO	274

Boeing 707-3K1C

N.º Reg.	*N.º Constr.*
YR-ABA	20803
YR-ABC	20805

Boeing 707-321C

N.º Reg.	*N.º Constr.*
YR-ABM	19272
YR-ABN	19379

Ilyushin Il-18D

N.º Reg.	*N.º Constr.*
YR-IMJ	186009102
YR-IML	187009102
YR-IMM	187009904

Ilyushin Il-18V

N.º Reg.	*N.º Constr.*
YR-IMA	181003602
YR-IMC	182004802
YR-IMD	182004804
YR-IME	183006205
YR-IMF	184007105
YR-IMG	184007301
YR-IMH	185008301
YR-IMI	185008302
YR-IMZ	185008602

Ilyushin Il-62

N.º Reg.	*N.º Constr.*
YR-IRA	21302
YR-IRB	21305
YR-IRC	51902

Ilyushin Il-62M

N.º Reg.	*N.º Constr.*
YR-IRD	4727546
YR-IRE	

Tupolev Tu-154B

N.º Reg.	*N.º Constr.*
YR-TPA	159/82760018
YR-TPB	161/82760020
YR-TPC	175/82760040
YR-TPD	224/82770021
YR-TPE	225/82770024
YR-TPF	239/82770038

Tupolev Tu-154B-1

N.º Reg.	*N.º Constr.*
YR-TPG	262/82770066

Tupolev Tu-154B-2

N.º Reg.	*N.º Constr.*
YR-TPI	342/82790015
YR-TPJ	408/
YR-TPK	417/
YR-TPL	428/

Thai Airways

En la fotografía se aprecian los elegantes colores del HS-TGM de Thai Airways International (llamado *Thepsatri*), uno de los ocho Airbus Industrie A300B4-103 que la compañía emplea actualmente (foto Airbus Industrie).

El 14 de diciembre de 1959, el gobierno de Thailandia y Scandinavian Airlines System (SAS) firmaron un acuerdo del que resultó la formación de Thai Airways International Limited. En aquella fecha, el gobierno thailandés, a través de Thai Airways Co. Ltd, controlaba el 70 % del capital de la compañía y SAS, que aportaba los aviones y la experiencia en la administración de líneas aéreas, el resto. El primero de los dos aviones cedidos por SAS el 2 de abril de 1960 fue un Douglas DC-6B, que recibió la matrícula HS-LMO y entró en servicio el 1 de mayo. Las siguientes transferencias realizadas por SAS comprendían seis DC-6B, que se mantuvieron poco tiempo en servicio con la línea aérea thailandesa, pues el último fue retirado el 3 de abril de 1964.

Debido a la fuerte competencia que existía en la cobertura del servicio Bangkok-Tokyo, SAS facilitó un Convair CV-990A. El 15 de mayo de 1962, este aparato se matriculó como HS-TGE y el 18 de mayo entró a formar parte de la flota de Thai Airways. Por aquella época, el CV-990A era el transporte comercial más rápido del mundo, lo que proporcionó a la compañía cierta ventaja sobre sus competidores. Gradualmente, los DC-6B fueron remplazándose por Sud-Aviation Caravelle III, el primero de los cuales llegó a Bangkok, procedente de Copenhague el 26 de diciembre de 1964. El 1 de enero de 1964, este avión, registrado con la matrícula HS-TGF, empezó a cubrir los servicios más cortos de la compañía. Debido al creciente interés turístico que suscitaba el Sureste Asiático, Thai Airways debió contratar dos Douglas DC-9-41 de SAS. El primero, matriculado HS-TGN, llegó a Bangkok el 28 de enero de 1970 y el segundo un día después. En abril de 1970, arribaron a Bangkok dos Douglas DC-8-33, el primero de los cuales fue matriculado HS-TGP. Estos dos tipos de aviones se convirtieron en el núcleo fundamental de la flota, que en los años siguientes, se incrementó con numerosas versiones del DC-8. En 1970, la compañía emprendió su propio programa turístico, denominado Royal Orchid Holidays, y en abril de 1971 inauguró un nuevo servicio a Sidney vía Singapur. La gran expansión que experimentó la compañía en su primera década convirtió a Thai Airways en la tercera empresa regional del Extremo Oriente. Como la mayor parte de los ingresos de la línea aérea provenían de viajeros europeos, era lógico que Thai Airways comenzara a realizar vuelos a Europa; así, el 3 de junio de 1963 inauguró el primer servicio a Copenhague, vía Moscú, con un Douglas DC-8-2. El 2 de noviembre de 1973 comenzó un servicio de Bangkok a Frankfurt y Londres. A partir de entonces Thai Airways ofreció a los pasajeros que optasen por sus servicios la posibilidad de efectuar la ruta Sidney-Londres en 20 horas.

Para dar mayor publicidad a la línea aérea, se encargó a Walter Landor Associated que concibiera la combinación de colores que aparece en la flota actual. El primer avión que llevó estos colores fue también el primer aparato de fuselaje ancho de la compañía, un Douglas DC-10-30, matriculado HS-TGA, que fue cedido por UTA el 30 de mayo de 1975 y entró en servicio con la línea aérea thailandesa al día siguiente.

El 19 de abril de 1977, se inició un programa de reequipamiento, y la compañía cursó un pedido por dos Airbus Industrie A300B4, el primero, entregado el 25 de octubre de 1977, fue matriculado HS-TGH. Los A300 sustituyeron a los Douglas DC-8-83 en las rutas regionales. En la actualidad la compañía cuenta con diez A300 en servicio y existe un pedido por dos ejemplares más.

El 31 de marzo de 1979, la compañía adquirió a SAS un Douglas DC-8-62 para carga general al objeto de cubrir los servicios entre Bangkok y Hong Kong, y los vuelos a Europa vía Karachi. En noviembre del mismo año, Thai Airways recibió el primer Boeing 747-2D7B, matrícula HS-TGA, al que denominó *Visuthakasatriya*. El 30 de abril de 1980, la línea aérea inició sus servicios a EE UU a través del Pacífico con un Douglas DC-10-30 en un vuelo con destino a Seatle y Los Angeles. El 1 de noviembre de 1980 el Boeing 747 sustituyó al Douglas DC-10 en las rutas del norte del Pacífico y Europa, con lo que aumentó en un 20 % la capacidad de transporte de pasajeros.

El 2 de abril de 1981, la compañía inició sus servicios con la República Popular de China, utilizando DC-8-63. En la actualidad Thai Airways cubre una extensa red de servicios para pasajeros y carga, con vuelos al Sureste Asiático, Oriente Medio, Australia, Europa y EE UU.

Flota internacional de Thai Airways

Airbus Industrie A300B4-103

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
HS-TGH	033	Srimuang
HS-TGK	035	Suranaree
HS-TGL	054	Srisoonthorn
HS-TGM	055	Thepsatri
HS-TGN	071	Sudawadi
HS-TGO	072	Srichulalak
HS-TGP	084	Srisubhan
HS-TGR	085	Theparmart

Bajo pedido
dos A300B4-203 a entregar en setiembre de 1984

Boeing 747-2D7B

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
HS-TGA	21782	Visuthakasatriya
HS-TGB	21783	Sirisobhakya
HS-TGC	21784	Dararasmi
HS-TGF	22337	Phimara
HS-TGG	22471	Sriwanna

Bajo pedido
un Boeing 747-2D7B, N.º Constr. 22472

Douglas DC-8-62AF

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
HS-TGS*	46150	Jiraprabha

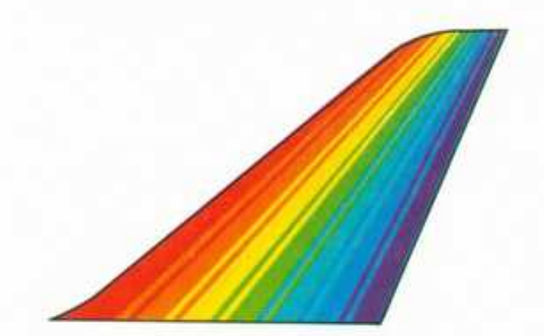
* En venta

Douglas DC-8-63

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
HS-TGX	45823	Srisuriyothai
HS-TGY	46054	Pathoomawadi

McDonnell Douglas DC-10-30

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
HS-TGD	46959	Chaiprakarn
HS-TGE	46961	Hariphunchai



Transbrasil

Transbrasil, la más joven de las grandes compañías aéreas brasileñas, comenzó a operar el 5 de enero de 1955, bajo el nombre de Sadia SA Transportes Aéreos, con un único Douglas DC-3 matriculado PP-ASJ. Al principio, la nueva compañía sirvió simplemente para transportar la producción de carne de la empresa Sadia a São Paulo. Sin embargo, los vuelos regulares transportando carne fueron disminuyendo a medida que mejoraba la red de carreteras brasileñas, y el 15 de marzo de 1956 la compañía comenzó a realizar vuelos de pasajeros.

Al incrementarse la demanda de servicios de pasaje se necesitaron nuevos aviones, de modo que se adquirieron más DC-3 y el primer Curtiss C-46, matriculado PP-ASL, el 1 de octubre de 1956. En 1957 el propietario de Sadia, Omar Fontana, vendió el 50 % de sus acciones a REAL, y a partir de 1961 se realizaron operaciones conjuntas al ser vendida REAL a VARIG. Por estas fechas Omar Fontana había decidido volver a ser independiente y poco tiempo después, en octubre de 1961, adquirió la línea Transportes Aéreos Salvador junto con sus dos Curtiss C-46.

Mientras se esperaba la entrega de dos Handley Page Dart Herald comprados al constructor, éste accedió a alquilar dos Dart Herald y el primero, matriculado PP-ASU, fue entregado el 6 de diciembre de 1963. En ocasiones la compañía llegó a contar con siete Herald que, posteriormente, serían remplazados por BAC One-Eleven Serie 500. El primero de éstos, matriculado PP-SDP, fue alquilado de la compañía Austral el 7 de setiembre de 1970. En junio de 1972 se adoptó el nombre actual de Transbrasil y dos años más tarde, el 2 de octubre de 1974, le fueron entregados los dos primeros Boeing 727.

Actualmente Transbrasil opera con los Boeing 727 a puntos del nordeste y sur de Brasil, y a Florida.

Boeing 727-27C de Transbrasil. Esta compañía utiliza 19 ejemplares de este modelo (foto Transbrasil).

Flota actual de Transbrasil

Boeing 707-341C

N.º Reg.	*N.º Constr.*
PP-VJS	19321

transporte de carga

Boeing 727-22

N.º Reg.	*N.º Constr.*
PT-TCH	19088
PT-TCI	19140

Boeing 727-27

N.º Reg.	*N.º Constr.*
PT-TYK	19499
PT-TYL	19501
PT-TYM	19500
PT-TYH	19497
PT-TYO	19116
PT-TYP	19113
PT-TYQ	19110
PT-TYT	19112
PT-TYU	19109

Boeing 727-76

N.º Reg.	*N.º Constr.*
PT-TCF	18742

Boeing 727-77

N.º Reg.	*N.º Constr.*
PT-TCC	18844
PT-TCD	18744
PT-TCE	18743

Boeing 727-78

N.º Reg.	*N.º Constr.*
PT-TYR	18794

Boeing 727-162

N.º Reg.	*N.º Constr.*
PT-TYN	19243

Boeing 727-185C

N.º Reg.	*N.º Constr.*
PT-TYI	19827

Boeing 727-191

N.º Reg.	*N.º Constr.*
PT-TYJ	19393

Boeing 757-204
Bajo pedido
nueve aviones (incluyendo tres con motores Rolls-Royce, n.os constr. 22782 a 22784)

Boeing 767-204
Bajo pedido
tres aparatos matriculados PT-TAA a PT-TAC, n.os constr. 22921 a 22923, para ser entregados en el curso de 1983

Lista suministrada por Editions JP

Cruzeiro

En noviembre de 1926, el Kondor Syndicat, compañía mercantil con sede en Berlín, comenzó a realizar vuelos comerciales entre Buenos Aires y Río de Janeiro con un hidroavión Dornier Wal. Este hecho fue el origen de la línea aérea Cruzeiro do Sul. El 1 de diciembre de 1927 se formó el Sindicato Condor como subsidiario de la Deustsche Luft Hansa, y a partir del 20 de enero del año siguiente comenzó a operar desde Natal, en el nordeste del país, a Pôrto Alegre, en el sur.

Durante la década de los treinta Condor amplió sus rutas operando con transportes Junkers Ju 52/3m a países vecinos como Chile y Argentina. En 1939 le fueron entregados dos Focke-Wulf Fw 200, lo que le otorgó el liderazgo de las compañías sudamericanas. En agosto de 1941 la compañía fue bautizada con el nuevo título de Servicios Aéreos Condor, pero cesó de operar en diciembre a causa de los fuertes sentimientos antigermanos. En abril de 1942 se rompió con los vínculos alemanes y la compañía fue rebautizada Cruzeiro do Sul.

En setiembre de 1943 adquirió el primer Douglas DC-3 (matriculado PP-CBS), junto con la asistencia norteamericana, y hasta comienzos de los cincuenta la compañía voló con los DC-3 y los dos Fw 200. A mediados de 1953 disponía de 38 DC-3 en su flota. Estos aparatos fueron gradualmente reemplazados por Convairliner, de los que el primero (un CV-340 matriculado PP-CDW) fue entregado el 18 de marzo de 1954 con el sobrenombre de *Sirius*.

En 1962 todavía operaban con la compañía veintitrés DC-3 y 14 Convair. El 10 de diciembre de ese mismo año recibió su primer reactor, un Sud-Aviation SE.210 Caravelle VI-R, matriculado PP-CJA. La compañía llegó a contar con siete aparatos de este tipo. En 1957 absorbió a otras dos pequeñas líneas brasileñas, Transportes Aéreos Cararinense y SA Viação Aérea Gaúcha. El 20 de julio de ese mismo año le fue alquilado el primer avión a turbohélice, un NAMC YS-11, mientras esperaba la entrega de otros ocho. Con este nuevo aparato en servicio, la mayoría de los DC-3 y Convair fueron retirados.

A comienzos de los años setenta la compañía sufrió un proceso de modernización y el 29 de enero de 1971 le fue entregado el primer Boeing 727-C3 (matriculado PP-CJE), seguido el 31 de enero de 1975 del primer Boeing 737-2C3 (matriculado PP-CJN). Estos dos modelos Boeing, más los dos Airbus A300 entregados en junio de 1980, forman la actual flota de la empresa. Desde mayo de 1975 Cruzeiro do Sul forma parte de VARIG, al adquirir ésta la mayoría de las acciones, pero ambas operan independientemente a 23 ciudades brasileñas y a otros siete destinos internacionales.

Flota actual de Cruzeiro do Sul

Airbus Industrie A300B4-203

N.º Reg.	*No.º Constr.*
PP-CLA	109
PP-CLB	110

Boeing 727-11

N.º Reg.	*N.º Constr.*
PP-CJI	19242

Boeing 727-25

N.º Reg.	*N.º Constr.*
PP-CJK	18969
PP-CJL	18968

Boeing 727-29

N.º Reg.	*N.º Constr.*
PP-CJJ	19400

Boeing 727-193

N.º Reg.	*N.º Constr.*
PP-CJH	19305

Boeing 727-C3

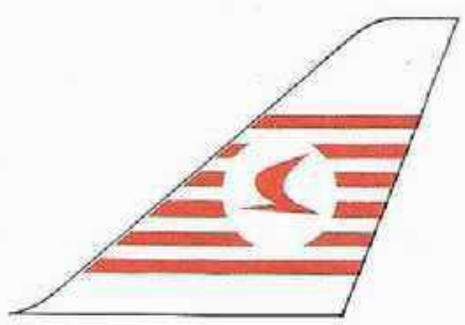
N.º Reg.	*N.º Constr.*
PP-CJE	20418
PP-CJF	20419
PP-CJG	20420

Boeing Advanced 737-2C3

N.º Reg.	*N.º Constr.*
PP-CJN	21012
PP-CJO	21013
PP-CJP	21014
PP-CJR	21015
PP-CJS	21016
PP-CJT	21017

Lista suministrada por Editions JP

Turk Hava Yollari



La aerolínea estatal turca fue constituida por el Ministerio de Obras Públicas el 20 de mayo de 1933 como Turkiye Devlet Hava Yollari (Aerolíneas Estatales Turcas). Esta compañía recién formada reemplazó a la aerolínea que había operado para una constructora de aviones, Curtiss. La primera ruta de DHY fue de Estambul a Ankara, vía Eskisehir. En setiembre de 1937 recibió sus tres primeros aviones de Havilland D.H.86B Express, con las matrículas TC-ERK/FER y TC-GEN. En diciembre llegó un cuarto ejemplar que, junto con los D.H.89 recibidos en mayo de 1936, permitió a DHY expandir su red de cobertura interior. Hacia 1939, la compañía servía regularmente vuelos a Estambul, Eskisehir, Izmir, Ankara, Adana, Kayseri y Diyarbakir.

Tras la II Guerra Mundial, DHY comenzó a operar vuelos invernales utilizando una flota de Douglas DC-3. Los dos primeros (TC-HER y TC-HAK) de los siete de Havilland D.H.114 Heron 2B se aceptaron oficialmente los días 15 y 16 de febrero de 1955: este modelo no fue retirado hasta 1966. Al cabo de un año, el 1 de marzo de 1956, DHY dejó de existir y fue remplazada por la aerolínea actual, cuyas acciones pertenecen mayoritariamente al estado.

En julio de 1957 se firmó un contrato por cinco Vickers Viscount 794D de primera mano.

Uno de los destinos europeos de THY es Bruselas, donde ha sido fotografiado este DC-9-32. Primer reactor puro que adquirió la compañía, el DC-9 se mantiene en servicio en las rutas de corto y medio alcance (foto Austin J. Brown).

servicios interiores comenzaron el mes de mayo y los internacionales con el Viscount, con destino a Bruselas, durante el verano de 1964, además de otros vuelos a distintas capitales europeas.

servicios interiores comenzaron el mes de mayo y los internacionales con el Viscount, con destino a Bruselas, durante el verano de 1964, además de otros vuelos a distintas capitales europeas.

El 15 de enero de 1960, THY cursó un pedido por 10 Friendship, cinco a Fokker y cinco a Fairchild. El primero en ser aceptado, el 1 de julio de 1960, fue un F-27 norteamericano, al que siguieron tres F.27 holandeses el 27 de octubre. Los Friendship sustituyeron a los DC-3 en los servicios domésticos.

El primer reactor puro utilizado por la compañía fue un Douglas DC-9-14 (TC-JAA) alquilado del constructor a partir del 7 de agosto de 1967; el primer DC-9-32 le fue entregado el 9 de julio de 1968. La aerolínea turca alquiló cuatro Boeing 707-321 de Pan American en 1971, de los que el primero, matriculado TC-JAJ, fue aceptado el 1 de enero de 1971. Con esos aviones, THY fue capaz de ampliar su red de cobertura a fin de incluir destinos en Oriente Medio. Dos años más tarde, el 1 de diciembre de 1972, la compañía recibió su primer avión de fuselaje ancho, un McDonnell Douglas DC-10-10 matriculado TC-JAV. Se utilizaron seis ejemplares (uno de ellos alquilado), de los que tres se perdieron en accidentes. El último modelo a reacción de la compañía es el 727-2F2, cuyos dos primeros aparatos se recibieron el 21 de noviembre de 1974. Desde esa fecha, el único tipo puesto en servicio por THY es el de Havilland Canada DHC-7, del que posee tres ejemplares que le fueron entregados en junio de 1983.

Flota actual de THY

Airbus A310
Siete pedidos y siete en opción

Boeing 707-321B

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
TC-JBS	18834	Basak
TC-JBT	18836	Baris
TC-JBU	18842	Yurdum

Boeing 707-321C

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
TC-JCC	18715	Kervan I
TC-JCF	19271	Kervan II

Boeing 727-2F2

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
TC-JBF	20980	Adana
TC-JBG	20981	Ankara
TC-JBJ	10983	Diyarbakir
TC-JBM	21260	Menderes
TC-JCA	22992	Edirne
TC-JCB	22993	Kars

El Boeing 727 lleva ya mas de un decenio de servicio con THY; el TC-JBF fue su primer ejemplar.

TC-JCD	22998	Sinop
TC-JCE	22999	Hatay

de Havilland Canada DHC-7

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
TC-JCG	33	Trabzon
TC-JCH	44	Elazig
TC-JCJ	24	Bursa

McDonnell Douglas DC-9-32

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
TC-JAB	45774	Bogazici
TC-JAD	47488	Anadolu
TC-JAE	47489	Trakya
TC-JAF	47451	Ege
TC-JAG	47442	Akdeniz
TC-JAK	47397	Karadeniz
TC-JAL	47534	Halic
TC-JBK	47674	Aydin
TC-JBL	47723	Cediz

McDonell Douglas DC-10-10

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
TC-JAU	46705	Istanbul
TC-JAY	46907	Izmir

Fokker F.28 Fellowship Mk 1000

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
TC-JAR	11060	Sivas
TC-JAS	11070	Samsum

Flota suministrada por Editions JP

Turquía

De una forma indirecta, la llegada del diminuto General Dynamics F-16 a los sectores central y septentrional de la OTAN ha supuesto un relanzamiento del potencial de combate de las Fuerzas Aéreas de Turquía, o Turk Hava Kuvvetleri. Curiosamente, ello no es como resultado de que ese bastión meridional de la Alianza esté también recibiendo el F-16 (de hecho, en ese sentido las THK han encargado 160 aparatos de ese modelo), si no que como, hasta la llegada del F-16, el Lockheed F-104G Starfighter ha constituido el principal potencial de interdicción del sector septentrional de la OTAN, los Starfighter dados de baja en favor del nuevo caza han pasado a engrosar las filas de las unidades que Turquía ya poseía dotadas con el modelo de Lockheed.

Durante muchos años, Turquía ha sido el destino final de muchos reactores de segunda mano. En los años sesenta, un número considerable de Convair F-102 Delta Dagger ex USAF fueron transferidos a Turquía y Grecia, mientras que más recientemente los North American F-100 Super Sabre daneses han sido integrados en las THK, de modo que Turquía es hoy el único usuario «europeo» de este modelo. Más de 100 Republic F-84 Thunderstreak están aún almacenados y podrían utilizarse en caso de emergencia.

Ciertamente, la OTAN ha demostrado desde siempre gran interés en que Turquía se mantenga fuerte militarmente. El control del Bósforo y del canal de los Dardanelos, que unen el mar Negro con el Mediterráneo, es un requisito previo para el Pacto de Varsovia en el supuesto de un conflicto Este-Oeste. En tal caso, la misión turca sería el bloqueo de las vías marítimas a la navegación soviética.

Las THK tienen cuatro tipos de aviones de combate en servicio de primera línea: los F-104 Starfighter, McDonnell Douglas F-4 Phantom, F-100 Super Sabre y Northrop F-5. Por lo menos 130 F-104G excedentes han sido entregados a Turquía por Bélgica, Dinamarca, Noruega y la RFA en los últimos años, a añadir a los 70F-104G y F-104S que las THK ya poseían. Los Phantom en servicio turco, consisten en 89 cazabombarderos F-4E y ocho RF-4E de reconomiento fotográfico. La mayoría son de primera mano, pero unos 15 han sido recientemente servidos de los excedentes de la USAF.

Durante muchos años receptoras de aviones de segunda mano, las Fuerzas Aéreas de Turquía utilizan cuatro escuadrones de McDonnell Douglas F-4E Phantom II nuevos de fábrica en misiones de ataque (foto Peter Foster).

Unos cien F-100 están también disponibles, aunque la mayoría almacenados como equipo de emergencia en caso de guerra. Las misiones de ataque y reconocimiento están encomendadas a los escuadrones de F-5. Más de 80 de esos aviones ligeros de combate han sido adquiridos, y aunque se consideran aparatos de primera línea, su cometido básico es el entrenamiento. Está previsto que el modelo de Northrop y los F-100 sean remplazados por los 128 F-16C y 32 F-16D ya encargados, que se espera comenzar a recibir en 1986.

El Mando de Transporte Aéreo de las THK está basado en Etimesgut y comprende cuatro escuadrones (*filos*, en turco) equipados con siete cargueros Lockheed C-130E Hercules y 20 Transall C.160D, a los que hay que sumar 30 Douglas C-47 y 30 helicópteros Bell UH-1H empleados en misiones utilitarias y de apoyo. La tarea de búsqueda y rescate, desempeñada hasta hace poco por los Sikorsky UH-19, recae en 25 UH-1H, desplegados en ocho bases aéreas repartidas por toda la geografía turca.

El entrenamiento elemental corre a cargo de 20 Cessna T-41, con doce Beech T-34 y unos 30 Cessna T-37 destinados al nivel básico. Los alumnos realizan la conversión a bimotores en los Beech T-42, mientras que los futuros pilotos de los aviones a reacción se capacitan a bordo del Lockheed T-33, modelo del que las THK tienen unos 60 ejemplares, y de unos 30 Northrop T-38 antes de efectuar la conversión final en los biplazas de los modelos de primera línea.

Las THK están organizadas en dos fuerzas aéreas tácticas, la 1.ª FAT en Eskisehir y controlando cinco bases aéreas, y la 2.ª FAT en Diyarbakir y controlando tres bases. Cada aeródromo acoge a tres *filos*.

El Ejército turco tiene un componente aéreo previsto para el apoyo de las fuerzas de tierra y dotado con aviones de ala fija y helicópteros. Las Turk Hava Kuvvetleri utilizan unos 100 AB.205 para transporte de tropas, veinte AB.204 como aparatos de enlace y un número similar de AB.206 en tareas de observación; todos ellos han sido adquiridos a la firma italiana Agusta. En 1982-83, Hughes vendió 30 helicópteros ligeros Modelo 300C para tareas utilitarias y entrenamiento; además, está pendiente de entrega un pedido por 100 helicópteros contracarro. El principal candidato es el Hughes 500MD, pero la decisión está aún por tomar.

La Marina turca cuenta también con elemento aéreo, administrado por las THK. En Topel se halla estacionado un escuadrón de patrulla y antisubmarino dotado con ocho Grumman S-2A y doce S-2E Tracker. Como apoyo se cuenta con tres helicópteros de enlace AB.205 y seis antisubmarinos AB.212.

Unidades de las THK

Fuerza Aérea Táctica

McDonnell Douglas F-4E Phantom

Unidad	*Base*
111, 112 Filo	Eskisehir
171,172, 173 Filo	Erhac

McDonnell Douglas RF-4E Phantom

Unidad	*Base*
113 Filo	Eskisehir

Lockheed F-104G/TF-104G Starfighter

Unidad	*Base*
141, 142 Filo	Murted
141 Filo	Bandirma
151 Filo	Merzifon
193 Filo	Balideshir

Lockheed/Aeritalia F-104S Starfighter

Unidad	*Base*
192 Filo	Balikeshir

North American F-100C/D/F Super Sabre

Unidad	*Base*
181, 182 Filo	Diyarbakir

Northrop F-5A/B y RF-5A

Unidad	*Base*
162 Filo	Bandirma
184 Filo	Diyarbakir
131, 132 Filo	Konya
Safak Flight	Merzifon

Mando de Transporte Aéreo

Lockheed C-130E Hercules

Unidad	*Base*
222 Filo	Erkilet

Transall C.160D

Unidad	*Base*
221 Filo	Erkilet

Douglas C-47

Unidad	*Base*
222 Filo	Erkilet
223, 224 Filo	Etimesgut

Beech 18

Unidad	*Base*
222 Filo	Erkilet
223, 224 Filo	Etimesgut

Vickers Viscount

Unidad	*Base*
224 Filo	Etimesgut

Bell UH-1H

Unidad	*Base*
224 Filo	Etimesgut

Mando de Entrenamiento

Lockheed T-33A

Unidad	*Base*
121, 124 Filo	Cigli

Northrop T-38A Talon

Unidad	*Base*
121 Filo	Cigli

Cessna T-37C

Unidad	*Base*
122 Filo	Cigli

Beech T-34A Mentor

Unidad	*Base*
123 Filo	Gaziemir

Cessna T-41D

Unidad	*Base*
123 Filo	Gaziemir

TWA

La Trans World Airlines procede de la Western Air Express, una compañía aérea fundada en 1926, que efectuaba servicios de correo en EE UU y que en 1930 comenzó a expansionarse con la adquisición de la Standard Airlines. El 16 de mayo de 1928 se fundó la Transcontinental Air Transport, y en julio de 1929 la compañía utilizó un trimotor Ford para operar la primera línea transcontinental de EE UU, entre Columbus, Ohio, y Los Angeles, aunque el sector Texas-Los Angeles se cubría mediante el ferrocarril de Santa Fe, que tenía intereses en la TAT.

A finales de 1929 la TAT adquirió la Maddux Airlines, con la finalidad de ampliar sus servicios a las zonas de San Francisco y San Diego. El 16 de julio de 1930 la Western Air Express se fusionó con la Transcontinental Air Transport, y la nueva compañía recibió el nombre de Transcontinental and Western Air (TWA); pero en 1934 la WAE se separó de la TWA, y más tarde se convirtió en la Western Airlines. El 17 de mayo de 1950 la compañía TWA adoptó su actual denominación (Trans World Airlines).

En los primeros meses de 1930 la compañía se puso en contacto con la Douglas Aircraft para la construcción de un avión que había de revolucionar la industria aérea. Ese avión fue el DC-1, predecesor del DC-3 que en julio de 1937 entró por vez primera en servicio con la TWA.

En julio de 1940 entró en servicio para la TWA el primer avión comercial presurizado, el Boeing 307, que operó la línea Chicago-Los Angeles.

El 5 de febrero de 1946 la TWA inauguró su primer servicio internacional, entre Nueva York y París, utilizando el avión Lockheed L-049 Constellation. El primer servicio de costa a costa de EE UU tuvo lugar el 19 de octubre de 1953, mediante el avión Lockheed L-1049A. El primer vuelo llevado a cabo por un jet de la TWA se realizó el 20 de marzo de 1959 entre Nueva York y Los Angeles, y el avión utilizado fue el Boeing 707-31.

El 31 de diciembre de 1969 la TWA recibió su primer Boeing 747-131 que, desde esa fecha, se ha convertido en el avión base de la flota intercontinental de la compañía. En sus vuelos a larga distancia, también utiliza el avión Lockheed L-1011 TriStar, el primero de los cuales fue entregado a la TWA el 9 de mayo de 1972, y entró en servicio el 25 de junio del mismo año.

Uno de los trece Boeing 747-100 actualmente en servicio con la Trans World Airlines.

En el futuro, la TWA tiene el propósito de completar su flota con más aviones Lockheed L-1011 TriStar y, a finales de 1982 o comienzos de 1983, espera poner en servicio diez ejemplares Boeing 767-231.

Flota actual de TWA

Boeing 707-131B

No. Reg.	No. Constr.
N746TW	18385
N747TW	18386
N748TW	18387
N749TW	18388
N741TW	18390
N755TW	18393
N756TW	18394
N758TW	18396
N759TW	18397
N781TW	18400
N782TW	18401
N783TW	18402
N785TW	18404
N795TW	18758
N796TW	18759
N798TW	18761
N799TW	18762
N6720	18986
N6721	18987
N6722	18988
N6723	18989
N6725	19215
N6726	19216
N6727	19217
N6728	19218
N6729	19219
N6764T	19221
N6771T	19222
N6789T	19223
N6790T	19436
N16738	19568
N16739	19569
N86740	20056
N86741	20057

Boeing 707-331B

No. Reg.	No. Constr.
N760TW	18913
N773TW	18405
N774TW	18406
N778TW	18409
N779TW	18764
N8705T	18916
N8725T	18918
N8733	20062
N8735	20064
N8736	20065
N8737	20066
N18706	18982
N18707	18983
N18708	18984
N18709	18985
N18710	19224
N18711	19225
N18712	19226
N18713	19227
N18714	18408
N28724	19570
N28726	19571
N28727	19572
N28728	19573

Boeing 727-31

No. Reg.	No. Constr.
N831TW	18902
N833TW	18903
N839TW	18904
N840TW	18905
N841TW	18906
N842TW	18907
N844TW	18755
N845TW	18754
N846TW	18753
N847TW	18752
N848TW	18751
N849TW	18750
N850TW	18569
N851TW	18570
N852TW	18571
N853TW	18572
N854TW	18573
N855TW	18574
N856TW	18575
N857TW	18576
N858TW	18577
N859TW	18578
N889TW	19228
N7890	20112
N7892	20114
N97891	20113

Boeing 727-31C

No. Reg.	No. Constr.
N890TW	19229
N891TW	19230
N892TW	19231
N893TW	19232
N894TW	19233
N895TW	19234

Boeing 727-180C

No. Reg.	No. Constr.
N9515T	19874
N9516T	19873

Boeing 727-231

No. Reg.	No. Constr.
N12301	19558
N12302	19559
N12303	19560
N12304	19561
N12305	19562
N12306	19563
N12307	19564
N44316	20049
N52308	19565
N52309	19828
N52310	19829
N52311	19820
N52312	19831
N52313	19832
N54325	20232
N54326	20233
N54327	20234
N54329	20207
N54330	20308
N54331	20309
N54332	20310
N54333	20460
N54334	20461
N54335	20462
N54336	20490
N54337	20491
N64315	20048
N64319	20052
N64320	20053
N64321	20054
N64322	20055
N64323	20098
N74324	20099
N74317	20050
N74318	20051
N94314	20047

Boeing Advanced 727-231

No. Reg.	No. Constr.
N24343	21630
N54338	20843
N54340	20845
N54341	21628
N54342	21629
N54344	21631
N54345	21632
N54348	21967
N54349	21968
N54350	21969
N54351	21983
N54352	21984
N54353	21985
N54354	21986
N64339	20844
N64346	21633
N64347	21634
N84355	21987
N84356	21988
N84357	21989

Boeing 747SP-31

No. Reg.	No. Constr.
N58201	21961
N58202	21962
N58203	21963

Boeing 747-131

No. Reg.	No. Constr.
N53110	19676
N53116	20321
N93104	19670
N93105	19671
N93106	19672
N93107	19673
N93108	19674
N93109	19675
N93115	20320
N93117	20322
N93119	20083

Boeing 747-136

No. Reg.	No. Constr.
N17125	20271
N17126	20273

Boeing 747-156

No. Reg.	No. Constr.
N133TW	19957
N134TW	19958

Boeing 767-231

Bajo pedido
aviones 1-10, con n.° Reg. N601TW a N610TW; n.° Constr. 22564 a 22573

Lockheed L-1011 TriStar

No. Reg.	No. Constr.
N11002	1014
N11003	1015
N11004	1016
N11005	1017
N11006	1018
N15017	1063
N31001	1013
N31008	1028
N31009	1029
N31010	1030
N31011	1031
N31012	1034
N31013	1035
N31014	1036
N31015	1059
N31018	1065
N31021	1075
N31022	1076
N41016	1060

Lockheed L-1011 TriStar 50

No. Reg.	No. Constr.
N31019	1066
N31023	1080
N31024	1091
N41020	1072
N81027	1107

Lockheed L-1011 TriStar 100

No. Reg.	No. Constr.
N31029	1109
N31030	1111
N31031	1115
N31032	1215
N31033	1221
N81025	1098
N81026	1104
N81028	1108

Bajo pedido
tres a entregar en 1982

United Airlines (1)

United opera actualmente una flota de 47 McDonnell Douglas DC-10-10 como el que vemos en la ilustración. Estos aviones resultan altamente rentables debido a su elevada capacidad de pasaje. A mediados de 1982, United puso en venta 14 de sus antiguos DC-8 (foto United Airlines).

Los orígenes de la mayor línea aérea privada del mundo se remontan a la época en que Henry Ford, famoso magnate de la industria automovilística, creó una línea aérea para el transporte postal, que realizó su primer servicio el 3 de abril de 1925, entre Detroit y Chicago. Un año más tarde, el 6 de abril de 1926, Walter T. Varney inauguró un servicio postal aerotransportado en el noroeste de EE UU. El 12 de mayo del mismo año, National Air Transport inició sus vuelos entre Chicago y Dallas con diez Curtiss Carrier Pigeon construidos por una compañía que pertenecía a Clement Keyes, presidente de la misma línea aérea. Poco tiempo después, el 31 de julio, Bill Stout, antiguo empleado de la línea aérea de Henry Ford, comenzó otro servicio postal y de pasajeros entre Detroit y Grand Rapids. Una nueva compañía, Pacific Air Transport, inauguró sus servicios entre Los Angeles y Seattle el 15 de setiembre de 1926. La predecesora más directa de United Airlines fue la Boeing Air Transport, que en julio de 1927 realizó su vuelo inaugural entre Chicago y San Francisco, distantes 3 087 km, con uno de sus 24 Boeing 40A.

El 1.° de enero de 1928, Boeing Air Transport se hizo cargo de Pacific Air Transport, y el 17 de diciembre del mismo año las dos empresas se fusionaron. Durante este período Fred Rentschler, de Pratt & Whitney, propuso una sociedad entre su compañía y Boeing Airplane Company; de esta unión surgió el 1.° de febrero de 1929, United Aircraft and Transport Corporation. El 30 de junio del mismo año esta empresa compró Stout Air Services y Ford; el 7 de mayo de 1930 United tomó el control de National Air Transport, y el 30 de junio Varney Airlines se convirtió en una filial, por lo que el 1.° de julio de 1930 todas las líneas aéreas mencionadas anteriormente estaban bajo la tutela de United Air Transport. La nueva compañía prestaba servicios desde el Pacífico hasta el Atlántico, de Nueva York a California, a los que se sumaban un servicio de Chicago a Dallas. Esta última ruta fue cancelada en 1934.

El primer avión de los denominados «modernos para líneas aéreas», fue el Boeing 247, que realizó su primer vuelo el 8 de febrero de 1933 y poco tiempo después —el 30 de marzo del mismo año— entró a formar parte de la flotilla de United. A finales de junio de 1933, United tenía 30 aviones de este tipo a su servicio. Finalmente, United llegó a operar con 70 de los 75 aviones que constituían la serie total.

En 1936, Pennsylvania Central Airline se fusionó con United y heredó algunos de los Boeing 247D; en enero de 1940 comenzó a prestar servicio con Douglas DC-3.

A mediados de 1939, United encargó seis Douglas DC-4E, y el prototipo (con el número de registro NX18100) efectuó un vuelo experimental poco después. El avión no resultó del agrado de la compañía, razón por la cual el 29 de setiembre del mismo año fue vendido a Japón.

A finales de 1940, la empresa inició el entrenamiento de personal militar en Oakland; tres años más tarde había entrenado a 5 000 mecánicos. El 15 de mayo de 1942, United obtuvo un contrato militar para establecer un servicio entre Fairfield (Ohio) y Anchorage (Alaska); un segundo servicio, esta vez desde Salt Lake City, comenzó en junio, y se prolongó hasta 1944. También realizó servicios en el área del Pacífico, utilizando Douglas C-54 Skymaster militares, entre setiembre de 1942 y marzo de 1945. En enero de 1942 se solicitó a la compañía que modificara aviones Boeing B-17 Fortalezas Volantes para misiones de reconocimiento fotográfico: unos 5 500 aparatos fueron modificados en los talleres de la empresa situados en Cheyenne.

El 11 de setiembre de 1944, la compañía encargó el Douglas DC-4, pero este pedido fue cancelado el 24 de octubre de 1945, cuando el gobierno de los EE UU introdujo en el mercado un gran número de C-54. En marzo de 1946, este modelo comenzó a prestar servicio en la ruta Chicago-Washington; dos meses después, realizaba el vuelo Hawai-California. El 24 de noviembre de 1946, la compañía recibía su primer Douglas DC-6 y el 11 de abril de 1951, un modelo mejorado del DC-6B (número de registro N37549). Hasta que entró en servicio el cuatrimotor, el Douglas DC-3 realizaba casi todos los vuelos de la United: en 1946 la compañía utilizaba 77 aviones de este tipo, 56 de los cuales eran de su propiedad.

El 20 de febrero de 1951, United encargó 30 Convair CV-340 para realizar vuelos de corta distancia; el 12 de mayo, recibió el primero de estos aviones (N73104, al que denominó *Reno*). United utilizó el Boeing Modelo 377 Stratocruiser, que entró en servicio el 1.° de diciembre de 1953, para cubrir ciertas rutas mientras esperaba la entrega de los Douglas DC-7. Toda la flota de Stratocruiser fue vendida a la BOAC algunos meses después. El primer Douglas DC-7 (número de registro N6301C) fue entregado el 10 de abril de 1954 y entró en servicio en junio de 1954.

El primer reactor de United fue el Douglas DC-8-11, que posteriormente se convertiría en la Serie 12 y por último en la Serie 21. El primero de estos reactores (número de registro N8004U) fue entregado el 29 de mayo de 1959 y entró en servicio el 18 de setiembre del mismo año, seguido por el Boeing Modelo 720-022, que el 5 de julio de 1960 comenzó a cubrir la ruta Chicago-Denver-Los Angeles. En julio de 1960, United hizo públicas sus intenciones de comprar la Capital Airlines, que en ese momento se encontraba en graves dificultades económicas, y el 1.° de junio de 1961 se celebró la fusión más importante de toda la historia de las líneas aéreas estadounidenses. La nueva compañía prestaba servicios a 116 ciudades y su flota estaba formada por 267 aviones.

El 25 de febrero de 1960, Sud Aviation recibió un pedido importante: United encargaba 20 Caravelle VIR. Este avión, que tenía una configuración de primera clase y podía acomodar 64 pasajeros, fue utilizado para cubrir las rutas de la compañía en las regiones del centro y del este de los EE UU.

El 6 de febrero de 1964 entró en servicio entre San Francisco y Denver el primer Boeing Modelo 727-22. El primer avión de este tipo había sido entregado el 29 de octubre de 1963 con el número de registro N7004U; los Boeing Modelo 727-22 han seguido volando hasta hoy. En febrero de 1965, United Airlines se convertía en la primera línea aérea estadounidense que encargaba el Boeing Modelo 737-200; el primer ejemplar, con número de registro N9002U, le fue entregado el 29 de diciembre de 1967. También estos aviones continúan en servicio. Estos dos modelos de Boeing remplazaron a los Vickers Viscount (que había adquirido cuando se fusionó con Capital) y a los Caravelle. El siguiente avión importante que la compañía incorporó al servicio fue el Boeing Modelo 747-122; el primero, denominado *William M. Allen*, con número de registro N4703U, fue entregado el 30 de junio de 1970 y entró en servicio el 23 de julio de ese mismo año, efectuando la ruta de Hawai. En la actualidad, el único modelo de fuselaje ancho en servicio es el McDonnell Douglas DC-10-10, que comenzó a volar entre San Francisco y Washington el 14 de agosto de 1971. El primero de estos aviones (número de registro N1802U) fue entregado el 29 de julio. La entrada en servicio de otro tipo de fuselaje ancho, el Boeing Modelo 767, estaba prevista para finales de 1982 y la empresa tiene intenciones de utilizar en el futuro 40 de estos aviones.

En este momento United realiza un servicio extensivo de pasajeros a más de cien ciudades en los EE UU, Hawai, Canadá y México, además de algunos vuelos charter.

United Airlines (2)

Boeing Advanced 727-222 de United Airlines (foto United Airlines).

Flota actual de United Airlines

Boeing 727-22

N.º Reg.	N.º Constr.
N7001U	18293
N7002U	18294
N7004U	18296
N7005U	18297
N7006U	18298
N7007U	18299
N7008U	18300
N7009U	18301
N7010U	18302
N7011U	18203
N7012U	18204
N7013U	18205
N7014U	18206
N7015U	18207
N7016U	18208
N7017U	18209
N7018U	18210
N7019U	18211
N7020U	18212
N7021U	18213
N7022U	18214
N7023U	18215
N7024U	18216
N7025U	18217
N7026U	18218
N7027U	18219
N7054U	18861
N7055U	18862
N7056U	18863
N7057U	18864
N7058U	18865
N7059U	18866
N7060U	18867
N7061U	18868
N7062U	18869
N7063U	18870
N7064U	18871
N7065U	18872
N7066U	19079
N7068U	19081
N7069U	19082
N7070U	19083
N7071U	19084
N7072U	19085
N7078U	19142
N7079U	19143
N7080U	19144
N7081U	19145
N7082U	19146
N7086U	19150
N7087U	19151
N7088U	19152
N7089U	19153
N7090U	19154

Algunos de los ejemplares citados se han retirado temporalmente del servicio.

Boeing 727-222

N.º Reg.	N.º Constr.
N7620U	19537
N7621U	19538
N7622U	19539
N7623U	19540
N7624U	19541
N7625U	19542
N7626U	19899
N7627U	19900
N7628U	19901
N7629U	19902
N7630U	19903
N7631U	19904
N7632U	19905
N7633U	19906
N7634U	19907
N7635U	19908
N7636U	19909
N7637U	19910
N7638U	19911
N7639U	19912
N7640U	19913
N7641U	19914
N7642U	19915
N7643U	20037
N7644U	20038
N7645U	20039
N7646U	20040
N7647U	20041

Boeing Advanced 727-222

N.º Reg.	N.º Constr.
N7251U	21398
N7252U	21399
N7253U	21400
N7254U	21401
N7255U	21402
N7256U	21403
N7257U	21404
N7258U	21405
N7259U	21406
N7260U	21407
N7261U	21408
N7262U	21409
N7263U	21410
N7264U	21411
N7265U	21412
N7266U	21413
N7267U	21414
N7268U	21415
N7269U	21416
N7270U	21417
N7271U	21418
N7272U	21419
N7273U	21420
N7274U	21421
N7275U	21422
N7276U	21423
N7277U	21424
N7278U	21425
N7279U	21557
N7280U	21558
N7281U	21559
N7282U	21560
N7283U	21561
N7284U	21562
N7285U	21563
N7286U	21564
N7287U	21565
N7288U	21566
N7289U	21567
N7290U	21568
N7291U	21569
N7292U	21570
N7293U	21571
N7294U	21572
N7295U	21573
N7296U	21574
N7297U	21892
N7298U	21893
N7299U	21894
N7441U	21895
N7442U	21896
N7443U	21897
N7444U	21898
N7445U	21899
N7446U	21900
N7447U	21901
N7448U	21902
N7449U	21903
N7450U	21904
N7451U	21905
N7452U	21906
N7453U	21907
N7454U	21908
N7455U	21909
N7456U	21910
N7457U	21911
N7458U	21912
N7459U	21913
N7460U	21914
N7461U	21915
N7462U	21916
N7463U	21917
N7464U	21918
N7465U	21919
N7466U	21920
N7467U	21921

Boeing 737-222

N.º Reg.	N.º Constr.
N9001U	19039
N9002U	19040
N9003U	19041
N9004U	19042
N9006U	19044
N9007U	19045
N9008U	19046
N9009U	19047
N9010U	19048
N9011U	19049
N9012U	19050
N9013U	19051
N9014U	19052
N9015U	19053
N9016U	19054
N9017U	19055
N9018U	19056
N9019U	19057
N9022U	19060
N9023U	19061
N9024U	19062
N9025U	19063
N9027U	19065
N9030U	19068
N9032U	19070
N9033U	19071
N9038U	19076
N9039U	19077
N9040U	19078
N9044U	19550
N9045U	19551
N9051U	19932
N9052U	19933
N9053U	19934
N9054U	19935
N9057U	19938
N9060U	19941
N9061U	19942
N9062U	19943
N9063U	19944
N9065U	19946
N9066U	19947
N9067U	19948
N9068U	19949
N9069U	19950
N9070U	19951
N9071U	19952
N9072U	19953
N9075U	19956

Boeing 747-222

N.º Reg.	N.º Constr.
N4703U	19753
N4704U	19754
N4710U	19755
N4711U	19756
N4712U	19757
N4713U	19875
N4714U	19876
N4716U	19877
N4717U	19878
N4718U	19879
N4719U	19880
N4720U	19881
N4723U	19882
N4727U	19883
N4728U	19925
N4730U	19926
N4732U	19927
N4735U	19928

Boeing 767-222

N.º Reg.	N.º Constr.
N605UA	21866
N606UA	21867
N607UA	21868
N608UA	21869
N609UA	21870
N610UA	21871
N611UA	21872

Entrega prevista en enero de 1983:

N.º Reg.	N.º Constr.
N603UA	21864
N604UA	21865

Entrega prevista en febrero de 1983:

N.º Reg.	N.º Constr.
N612UA	21873
N613UA	21874

Entrega prevista en marzo de 1983:

N.º Reg.	N.º Constr.
N601UA	21862
N614UA	21875
N615UA	21876
N617UA	21877
N618UA	21878

Entrega prevista en abril de 1983:

N.º Reg.	N.º Constr.
N602UA	21863
N619UA	21879
N620UA	21880
N621UA	21881
N622UA	21882

Entrega prevista en mayo de 1983:

N.º Reg.	N.º Constr.
N623UA	21883
N624UA	21884
N625UA	21885

Entrega prevista en julio de 1983:

N.º Reg.	N.º Constr.
N626UA	21886
N627UA	21887

Entrega prevista en agosto de 1983:

N.º Reg.	N.º Constr.
N628UA	21888

Entrega prevista en setiembre de 1983:

N.º Reg.	N.º Constr.
N629UA	21889

Entrega prevista en octubre de 1983:

N.º Reg.	N.º Constr.
N630UA	21890

Entrega prevista en enero de 1984:

N.º Reg.	N.º Constr.
N631UA	21891
N632UA	22713

Entrega prevista en febrero de 1984:

N.º Reg.	N.º Constr.
N633UA	22714
N634UA	22715

Entrega prevista en marzo de 1984:

N.º Reg.	N.º Constr.
N635UA	22716
N636UA	22717
N637UA	22718

Douglas DC-8-51

N.º Reg.	N.º Constr.
N8008U	45285
N8009U	45286
N8011U	45288

(en venta)

Douglas DC-8-52

N.º Reg.	N.º Constr.
N8035U	45302
N8062U	45757
N8063U	45758
N8064U	45759
N8065U	45756
N8066U	45850
N8067U	45851
N8068U	45852
N8069U	45853

(en venta)

Douglas DC-8-54F

N.º Reg.	N.º Constr.
N8041U	45675
N8042U	45676
N8043U	45677
N8044U	45800
N8045U	45801
N8046U	45802
N8048U	45881
N8049U	45886
N8050U	45884
N8051U	45885
N8052U	46009
N8053U	46010
N8054U	46011
N8055U	46012

Douglas DC-8-61

N.º Reg.	N.º Constr.
N8070U	45811
N8072U	45812
N8073U	45813
N8074U	45849
N8075U	45940
N8076U	45941
N8077U	45945
N8078U	45946
N8079U	45947
N8080U	45970
N8081U	45971
N8083U	45973
N8084U	45974
N8085U	45975
N8086U	45976
N8087U	45977
N8088U	45978
N8089U	45993
N8090U	45994
N8091U	45995
N8092U	45996
N8094U	45998
N8095U	46039
N8096U	46040
N8097U	46064
N8098U	46065
N8099U	46066
N8177U	45983

(algunos de los ejemplares enumerados se convertirán al estándar Serie 71)

Douglas DC-8-62

N.º Reg.	N.º Constr.
N8966U	46067
N8967U	46068
N8968U	46069
N8969U	46070
N8970U	46071
N8973U	46085
N8974U*	46110

*cedido a Arrow Air
(los seis restantes se han retirado del servicio y están en venta)

Douglas DC-8-71

N.º Reg.	N.º Constr.
N8093U	45997

McDonnell Douglas DC-10-10

N.º Reg.	N.º Constr.
N1801U	46600
N1802U	46601
N1803U	46602
N1804U	46603
N1805U	46604
N1806U	46605
N1807U	46606
N1808U	46607
N1809U	46608
N1810U	46609
N1811U	46610
N1812U	46611
N1813U	46612
N1814U	46613
N1815U	46614
N1816U	46615
N1817U	46616
N1818U	46617
N1819U	46618
N1820U	46619
N1821U	46620
N1822U	46621
N1823U	46622
N1824U	46623
N1825U	46624
N1826U	46625
N1827U	46626
N1828U	46627
N1829U	46628
N1830U	46629
N1831U	46630
N1832U	46631
N1833U	47965
N1834U	47966
N1835U	47967
N1836U	47968
N1837U	47969
N1838U	46632
N1839U	46633
N1841U	46634
N1842U	46635
N1843U	46636
N1844U	48260
N1845U	48261
N1846U	48262
N1847U	48263

McDonnell Douglas DC-10-10CF

N.º Reg.	N.º Constr.
N1847U	48264

URSS (1)

Organización

Desde la II Guerra Mundial, en la que sufrió enormes pérdidas tanto en hombres como en material, la URSS se ha dedicado a reforzar sus fuerzas armadas hasta el punto de ser hoy día el ejército más poderoso del mundo, garantizando ampliamente las necesidades defensivas de la nación, y su forzado y continuo crecimiento no da señales de remitir.

La estructura de las fuerzas armadas de la Unión Soviética es única. No existe una única «Fuerza Aérea Soviética» bajo un solo Mando, como es normal en otros países, sino tres fuerzas aéreas separadas, cada una gozando de un considerable nivel de autonomía, tanto en lo referente a estructura como en la dotación de equipo. Las tres dependen directamente del Cuartel General en Moscú.

La «fuerza aérea» principal es conocida como VVS (Voyenno - Vozdushnye Sily), o Fuerzas Militares de Aviación. A su vez está dividida en tres Mandos: ADD, Aviatsiya Dal'nevo Deitsviya (Aviación de Largo Alcance), que constituye la fuerza de bombarderos estratégicos soviética; la FA, Frontovaya Aviatsiya (Aviación Frontal), que proporciona el apoyo táctico a las fuerzas de tierra y la VT Voenno-Transportnaya Aviatsiya (Aviación de Transporte Militar), que opera mediante una gran fuerza de aviones de transporte que pueden ser complementados por los de la compañía comercial Aeroflot, la mayor línea aérea del mundo.

La defensa aérea está encomendada a la Protivo-Vozdushnaya Oborona o PVO-Strany (Mando Nacional de Defensa Aérea). Esta segunda «fuerza aérea» está equipada con un mínimo de 2 500 interceptadores, más de 5 000 radares de alerta temprana y exploración a gran altitud. Y unos 10 000 lanzamisiles tierra-aire en unos 1 000 emplazamientos fijos a lo largo de todo el país.

También bajo el mando del Cuartel General se encuentran las Raketnii Voiska Strategicheskovo Naznacheniya (Fuerzas de Cohetes Estratégicos), arma creada en 1959 y que carece de aviones de combate, utilizando en su lugar los 1 398 ICBM y 600 IR/MRBM basados en tierra. La RVSN es considerada el arma principal en la Unión Soviética, y su comandante goza de mayor categoría que los de las otras fuerzas soviéticas.

Una tercera arma aérea independiente es la Aviatsiya Voyenno-Morskovo Flota (Aviación de la Marina de Guerra), subordinada al Mando Naval soviético en lugar de al Cuartel General, y operando en apoyo de las cuatro flotas en que está dividida la Armada soviética.

Las fuerzas aéreas están organizadas operacionalmente en *Polk* (regimientos), cada uno formado por tres *Eskadrilii* (escuadrones) con 12 a 16 aparatos cada uno. Tres regimientos constituyen por lo general una *Divizii* (división aérea).

Para una mayor flexibilidad, la URSS esta dividida en 16 Distritos Militares (nueve en Europa, cuatro en Asia y tres en las regiones centrales). Las unidades están desplegadas en cada uno de estos distritos, aunque la mayoría se hallan destacadas en el área fronteriza. De una forma similar a las fuerzas norteamericanas basadas en los países de la OTAN, las fuerzas militares soviéticas están desplegadas en los países del Pacto de Varsovia bajo el mando de cuatro Grupos de Ejércitos: el Grupo Norte en Polonia, el Grupo Central en Checoslovaquia, el Grupo Sur en Hungría y el Grupo de Fuerzas Soviéticas en Alemania Oriental.

Los aparatos basados en estos países son de naturaleza táctica, y suman más de 2 000. Las otras únicas unidades basadas permanentemente fuera del territorio soviético, son las destacadas en Afganistán desde diciembre de 1980. En próximo capítulos describiremos más detalladamente las diversas fuerzas aéreas soviéticas y su equipo, junto con una lista completa de los actuales aparatos soviéticos y sus nombres en el código OTAN.

El Mikoyan-Gurevich MiG-23MF («Flogger-G») es el modelo estándar usado en las visitas de buena voluntad al extranjero. Las principales diferencias consisten en una deriva dorsal mucho más pequeña y la ausencia de soportes y equipos subalares (foto Ulf Hugo, Fuerza aérea sueca).

URSS (2)

El Tupolev Tu-22 fue el primer bombardero supersónico operacional de la URSS. Se construyeron unos 250, y unos 170 operan en la Aviación de largo alcance desde 1964.

Material

En la Unión Soviética cada aparato está diseñado para un determinado papel obediente a los requerimientos impuestos por los futuros usuarios. Por ejemplo, un caza táctico para la Aviación Frontal, un cazabombardero STOL para la Armada Roja, un bombardero estratégico para la Aviación de largo alcance, etc. Los grupos de diseño son conocidos como KB *(Konstruktorskoe byuró)* y sus productos van precedidos por un prefijo indicando la oficina de diseño (por ejemplo MiG por Mikoyan-Gurevich) y dos o tres cifras que identifican el tipo dentro del propio KB. Los diseños aprobados reciben más tarde un número de servicio, impar para los cazas y par para el resto de los aviones. Así las siglas Yak-28P indican una versión de interceptación (P, Protivovoz dushnaya, defensa aérea) de un avión que inicialmente no era un caza. El prefijo de la oficina de diseño identifica a jefes de proyecto que, a pesar de que actualmente la mayoría han muerto, tienen un sobrado prestigio en la historia de la aviación soviética. Ejemplos corrientes son: An-(Antonov), Be-(Beriev), Il-(Ilyushin), Ka-(Kamov), Mi-(Mil), MiG,(Mikoyan-Gurevich), Su-(Sukhoi), Tu-(Tupolev) y Yak-(Yakovlev).

El hermético sistema de seguridad soviética a menudo impide que en occidente se conozca la designación de un avión o se desconfíe de la ofrecida por los soviéticos, como en el caso del bombardero estratégico Tupolev «Backfire»: al plantearse las discusiones SALT II, este aparato fue designado como Tu-22M (es decir la misma designación básica del Tu-22 «Blinder»), cosa que los observadores occidentales estimaron difícil de creer. Pero en realidad el «Backfire» es un rediseño radical del viejo «Blinder», utilizando la tecnología soviética más moderna en alas de geometría variable o incorporando un fuselaje más aerodinámico y mejores motores, por lo que la oficina de Tupolev le dio el mismo número con el sufijo M indicando *Modifikatsirovanny* (Modificado).

Para prevenir esta clase de problemas con la designación de los aparatos soviéticos, la OTAN adoptó en 1954 un sistema de nombres código desarrollado por el Air Standards Co-ordinating Committee (ASCC o Comité de coordinación y estandarización aérea). Con este sistema cada aparato soviético recibe un apodo tanto si se conoce su designación oficial como si no, empezando por B en los bombarderos, C para los transportes, F los cazas, H los helicópteros y M los restantes aparatos. Más recientemente el ASCC recibió la orden de evitar nombres que pudiesen ser interpretados como una tácita alabanza de las cualidades y prestaciones técnicas del aparato.

Para indicar una variante de un tipo básico se añade una letra tras el nombre en código (por ejemplo «Foxbat-A» y «Foxbat-B»).

Aviones de las Fuerzas Aéreas de la URSS

Código OTAN	Designación soviética	Observaciones
«Backfire»	Tu-22M	Bombardero birreactor medio de geometría variable, lleva misiles «Kitchen»
«Badger»	Tu-16	Bombardero birreactor medio, 10 versiones en servicio, algunas con misiles
«Beagle»	Il-28	Bombardero birreactor ligero
«Bear»	Tu-95, Tu-142	Bombardero cuatrimotor de largo alcance, 6 versiones, algunas antisubmarinas
«Bison»	M-4	Bombardero cuatrimotor de largo alcance también cisterna
«Blackjack»	Tu-?	Nuevo bombardero de geometría variable derivado del «Backfire»
«Blinder»	Tu-22	Bombardero supersónico con misiles «Kitchen»
«Brewer»	Yak-28	Bombardero táctico con versiones de reconocimiento y guerra electrónica
«Cab»	Li-2	Versión soviética del DC-3 «Dakota»
«Camber»	Il-86	Avión de pasajeros de la Aeroflot
«Camel»	Tu-104	Versión civil del bombardero «Badger»
«Careless»	Tu-154	Avión de pasajeros trirreactor de la Aeroflot
«Camp»	An-28	Versión turbohélice del «Clod»
«Cat»	An-10	Primitiva versión del transporte «Cub»
«Charger»	Tu-144	Avión de transporte supersónico
«Clank»	An-30	Versión de reconocimiento fotográfico del «Coke»
«Classic»	Il-62	Cuatrimotor de transporte de pasajeros
«Cleat»	Tu-114	Versión de pasajeros del «Bear»
«Cline»	An-32	Transporte STOL derivado del «Curl»
«Clobber»	Yak-42	Trirreactor de transporte de pasajeros
«Clod»	An-14	Transporte utilitario de doble deriva
«Coach»	Il-12	Bimotor de transporte, anticuado
«Coaler»	An-72	Birreactor STOL de transporte
«Cock»	An-22	Transporte pesado militar con rampa de acceso trasera, turbohélice
«Codling»	Yak-40	Trirreactor de pasajeros
«Coke»	An-24	Bimotor turbohélice de transporte
«Colt»	An-2	Biplano utilitario de tareas agrícolas
«Cookpot»	Tu-124	Birreactor de pasajeros, es una versión reducida del «Camel»
«Coot»	Il-18	Avión de pasajeros turbohélice, el «Coot-A» es una versión de reconocimiento electrónico
«Crate»	Il-14	Versión mejorada del «Coach»
«Creek»	Yak-12	Avión ligero de ala alta
«Crusty»	Tu-134	Versión civil mejorada del «Cookpot»
«Cub»	An-12	Transporte militar turbohélice
«Curl»	An-26	Versión de carga trasera del «Coke»
«Fagot»	MiG-15	Reactor de caza, anticuado
«Farmer»	MiG-19	Birreactor de caza supersónico, también se construye en China
«Fencer»	Su-24	Birreactor supersónico de ataque de geometría variable
«Fiddler»	Tu-128	Caza birreactor todotiempo, armado con misiles
«Firebar»	Yak-28P	Versión del «Brewer», caza todotiempo
«Fishbed»	MiG-21	Caza supersónico con ala en delta con muchas variantes
«Fitter»	Su-7, Su-17 Su-20/22	Caza de ataque al suelo con ala en flecha Desarrollos posteriores del Su-17, el último con geometría variable
«Flagon»	Su-15	Caza birreactor supersónico con ala en delta
«Flanker»	Su-27	Caza supersónico polivalente
«Flashlight»	Yak-25	Caza birreactor todotiempo y de ataque al suelo
«Flipper»	—	Caza experimental que no entró en producción
«Floger»	MiG-23/27	Caza de geometría variable y de ataque al suelo, producido en grandes cantidades
«Forger»	Yak-36	Caza embarcado de despegue vertical
«Foxbat»	MiG-25	Bimotor de caza supersónico con versiones de reconocimiento
«Foxhound»	—	Desarrollo biplaza del MiG-25, entrará en servicio a mediados de 1983
«Freehand»	—	Caza experimental VTOL
«Fresco»	MiG-17	Versión posterior del MiG-15, utilizada ahora como entrenador
«Frogfoot»	Su-25	Birreactor supersónico de apoyo al suelo
«Fulcrum»	MiG-29(?)	Birreactor de cazá
«Halo»	Mi-26	Helicóptero pesado
«Hare»	Mi-1	Helicóptero ligero
«Harke»	Mi-10	Grúa volante desarrollada del «Hook»
«Haze»	Mi-14	Versión naval del «Hip», antisubmarino
«Helix»	Ka-32	Versión naval del «Hormone», embarcado
«Hind»	Mi-24	Helicóptero de ataque y transporte de tropa
«Hip»	Mi-8	Helicóptero de transporte militar y civil
«Hoodlum»	Ka-26	Helicóptero utilitario y agrícola
«Hook»	Mi-6	Helicóptero de transporte civil y militar con puerta trasera, de uso muy extendido
«Hoplite»	Mi-2	Pequeño helicóptero turbopropulsado, desarrollado del «Hare», construido en Polonia
«Hormone»	Ka-25	Helicóptero naval
«Hound»	Mi-4	Helicóptero civil y militar muy utilizado
«Madge»	Be-6	Hidroavión de hélice ya obsolescente
«Maestro»	Yak-28U	Versión de entrenamiento del «Firebar»
«Maiden»	Su-9U	Versión biplaza de entrenamiento del Su-9
«Mail»	Be-12	Avión turbohélice de reconocimiento marítimo, anfibio
«Magnum»	Yak-30	Avión acrobático civil
«Mandrake»	—	Avión de reconocimiento de largo alcance
«Mangrove»	Yak-27	Birreactor de reconocimiento táctico
«Mantis»	Yak-32	Prototipo de avión de entrenamiento
«Mascot»	Il-28U	Versión de entrenamiento del «Beagle»
«Max»	Yak-18	Entrenador de hélice
«May»	Il-38	Versión de reconocimiento marítimo del «Coot»
«Midget»	MiG-15U	Versión de entrenamiento del «Fagot»
«Mongol»	MiG-21U	Versión de entrenamiento del «Fishbed»
«Moose»	Yak-11	Entrenador de transporte, de uso limitado
«Moss»	Tu-126	Avión de alerta temprana con un gran radomo sobre el fuselaje, desarrollado a partir del «Cleat»
«Moujik»	Su-7U	Versión de entrenamiento del «Fitter-A»

URSS (3)

Tupolev Tu-22M "Backfire-B" con sus alas de geometría variable en flecha mínima. En esta versión han desaparecido los grandes carenados subalares del tren de aterrizaje. Este ejemplar fue fotografiado por un interceptador sueco sobre el mar Báltico (foto Fuerzas Aéreas de Suecia).

Aviación de Largo Alcance

Esta rama de las Voenno-Vozdushniye Sily (Fuerzas de Aviación Militar) constituyen el núcleo de los bombarderos estratégicos con base en tierra de la aviación soviética. Bajo la denominación de Aviatsiya Dal'nevo Deistviya (ADD) tiene encomendada la ejecución de misiones de ataque convencional y nuclear a largo alcance, además de las de reconocimiento lejano y vigilancia electrónica. En el caso de producirse una confrontación nuclear intercontinental, los efectivos de la ADD podían ser utilizados para llevar a cabo ataques de bombardeo nuclear, una vez concluida la fase inicial de utilización de vectores cohetes estratégicos.

El potencial actual de la ADD totaliza unos 850 bombarderos de medio y largo alcance, de los que el de más autonomía es el Tupolev Tu-95, apodado "Bear" en el código de la OTAN. Diseñado a principios de los años cincuenta, este tetraturbohélice de alas en flecha permanece en servicio en un número indeterminado de ejemplares (estimados en unos cien) y puede transportar bombas de caída libre o el enorme misil aire-superficie AS-3 "kangaroo". Tal es la versatilidad de este avión que ha sido producido en no menos de seis versiones, tres de ataque, dos de reconocimiento y una de lucha antisubmarina. El Tu-95 es además el bombardero propulsado a hélice más rápido del mundo: sus ocho hélices contrarrotativas le permiten una velocidad máxima cercana a los 850 km/h.

Otro viejo modelo que milita en las filas de la ADD es el Myasishchev M-4 "Bison". Exhibido públicamente por primera vez en mayo de 1954, el M-4 es contemporáneo del estadounidense Boeing B-52, pero sus prestaciones no eran superiores a las del modelo norteamericano y sólo se han fabricado tres variantes. De los 75 aviones declarados por la URSS en las conversaciones SALT, alrededor de unos 30 han sido transformados de su configuración original de bombarderos a la de cisternas de reaprovisionamiento de combustible en vuelo. Propulsado por cuatro reactores situados en las alas, el M-4 tiene un alcance de 8 000 km.

De los diferentes tipos de aviones en servicio estratégico soviético pocos han alcanzado un grado tan elevado de conflictividad internacional como el bombardero de geometría variable Tupolev Tu-22M "Backfire". La entrada en servicio de este bombardero en la ADD, a mediados de los setenta, coincidió con las negociaciones SALT II. A raíz de ello se suscitaron fuertes fricciones Este-Oeste respecto del empleo táctico o estratégico de este modelo, factor determinante para su inclusión o no en el tratado de limitación de armas estratégicas. Evidencias posteriores pusieron de relieve que el nuevo aparato tenía el mismo alcance que el M-4, pero que con la instalación de una sonda de reabastecimiento en vuelo su autonomía pasaba a ser, como en cualquier avión así equipado, ilimitada. Con posterioridad las sondas, en prueba de buena voluntad negociadora, fueron desmontadas en algunos aparatos.

El "Backfire" no es un diseño completamente nuevo. Se trata de una versión muy desarrollada del Tu-22, apodado "Blinder" en la OTAN; de aquí deriva la designación Tu-22M del "Backfire", que causó cierto escepticismo entre los expertos estadounidenses cuando fue anunciada por la URSS. Su arsenal consiste en el misil AS-4 "Kitchen" para misiones de penetración profunda, además del casi obligado cañón de control remoto en una torreta caudal. Del Tu-22M hay más de 200 ejemplares en servicio, y aún se halla en producción.

Uno de los programas de modernización de la ADD parece ser el de un nuevo bombardero de geometría variable que se supone procede de la oficina de diseño Tupolev y al que provisionalmente la comisión de código de la OTAN ha asignado el nombre-código de "Blackjack". Presenta cuatro motores agrupados en el intradós de la sección interna alar y utiliza moderna tecnología. Se prevé que entre en servicio en las postrimerías de la presente década.

El Tupolev Tu-16 "Badger", en sus múltiples variantes, es numéricamente el avión más importante de la ADD, con unos 400 ejemplares en servicio. Estos aparatos desempeñan misiones de cisterna volante, guerra electrónica, transporte de misiles y un buen número de otras tareas.

No existen datos fidedignos sobre los pormenores y el número de escuadrones y bases de la ADD, pero se sabe que sus efectivos están divididos en dos grupos occidentales y uno oriental. Al contrario que el Mando Aéreo Estratégico de Estados Unidos, la fuerza de bombardeo de largo alcance soviética no utiliza bases de ultramar.

Además de un nuevo avión de bombardeo, la ADD recibirá el complemento de un moderno avión cisterna estratégico, que en la actualidad se halla en desarrollo. Se trata de una versión del transporte cuatrimotor Ilyushin Il-76 "Candid", cuyo aspecto es similar al del norteamericano Lockheed C-141 StarLifter y que, cuando entre en servicio en la ADD, es posible que jubile definitivamente a los venerables cisternas M-4.

URSS (4)

La Aviación Frontal

Un ataque en profundidad en la Región Central Europea de la OTAN por fuerzas soviéticas y del Pacto de Varsovia podría ser encabezado por ataques de saturación a los aeródromos occidentales y otros objetivos principales por millares de helicópteros artillados y aviones tácticos. Una situación inversa también contaría con la intervención de la poderosa y siempre creciente Aviación Frontal, el mayor elemento de combate de las fuerzas aéreas soviéticas.

Este importante componente, una auténtica «sombrilla aérea» para las fuerzas terrestres del Ejército Rojo, está organizado en Ejércitos Aerotácticos equipados con cazas, cazabombarderos, transportes, helicópteros y unidades de reconocimiento así como con una miscelánea de unidades de apoyo logístico y de mantenimiento estacionadas en los centenares de bases que bordean las fronteras de la URSS. Los efectivos totales de estos ejércitos aéreos alcanzan los 5 000 aviones de combate, 3 500 helicópteros artillados de apoyo y asalto y una cifra bastante más modesta de 250 aviones de transporte.

Desde 1978, las unidades de la Aviación Frontal han recibido dos nuevos tipos de cazas y tres nuevas versiones de aviones de reconocimiento/ataque al suelo. Estos nuevos modelos han aumentado su alcance, mejorado su aviónica e incrementado sus prestaciones en altura y posibilidad de operar con mal tiempo o de noche con respecto a los tipos anteriormente en servicio.

Desde mediados los años setenta, las unidades de la Aviación Frontal han pasado de utilizar viejos aviones de bajas prestaciones a modernos aviones de altas características tales como los cazas de geometría variable Mikoyan Gurevich MiG-23 y MiG-27 «Flogger» y sus variantes, los MiG-25 «Foxbat» de Mach 3 y los avanzados Sukhoi Su-24 «Fencer». Estos nuevos aviones han cerrado completamente el «hueco tecnológico» que se consideraba existía en años previos entre los aviones de combate soviéticos y sus contrapartidas occidentales, más avanzados en términos generales.

El Sukhoi Su-24 es un excelente ejemplo de avanzada tecnología. Designado como avión de ataque nuclear con penetración a baja cota y todo-tiempo, utiliza sus alas de flecha variable para obtener en todo el perfil de su misión las características de vuelo más adecuadas al caso, pudiendo atacar objetivos tan lejanos de sus bases de partida como los aeródromos de la OTAN situados en Gran Bretaña, llevando en soportes externos hasta 8 000 kg de bombas, cohetes o misiles aire-suelo. Hasta 1979 este tipo de avión permaneció estacionado en bases en el interior de la URSS o en las cercanías de sus límites geográficos, pero en la actualidad, cantidades crecientes de Su-24 se encuentran operando desde bases alemanas, encuadrados en el Grupo de Fuerzas Soviéticas destacadas en la República Democrática Alemana.

El tipo más numeroso en servicio con la AF es otro avión de geometría variable, el MiG-23/27. Más de 1 500 ejemplares se hallan en estado operativo en cuatro versiones principales: MiG-23 «Flogger B» y MiG-23 «Flogger G» como interceptadores armados con hasta seis misiles A-A; MiG-27 «Flogger D» y «Flogger J» interdictores y aviones de ataque al suelo todo-tiempo capaces de cargar hasta 4 000 kg de armamento lanzable. Dada la inteligente práctica soviética de desarrollar continuas versiones mejoradas de los tipos en servicio, es de lógica esperar la aparición de nuevas variantes de estos capacitados diseños.

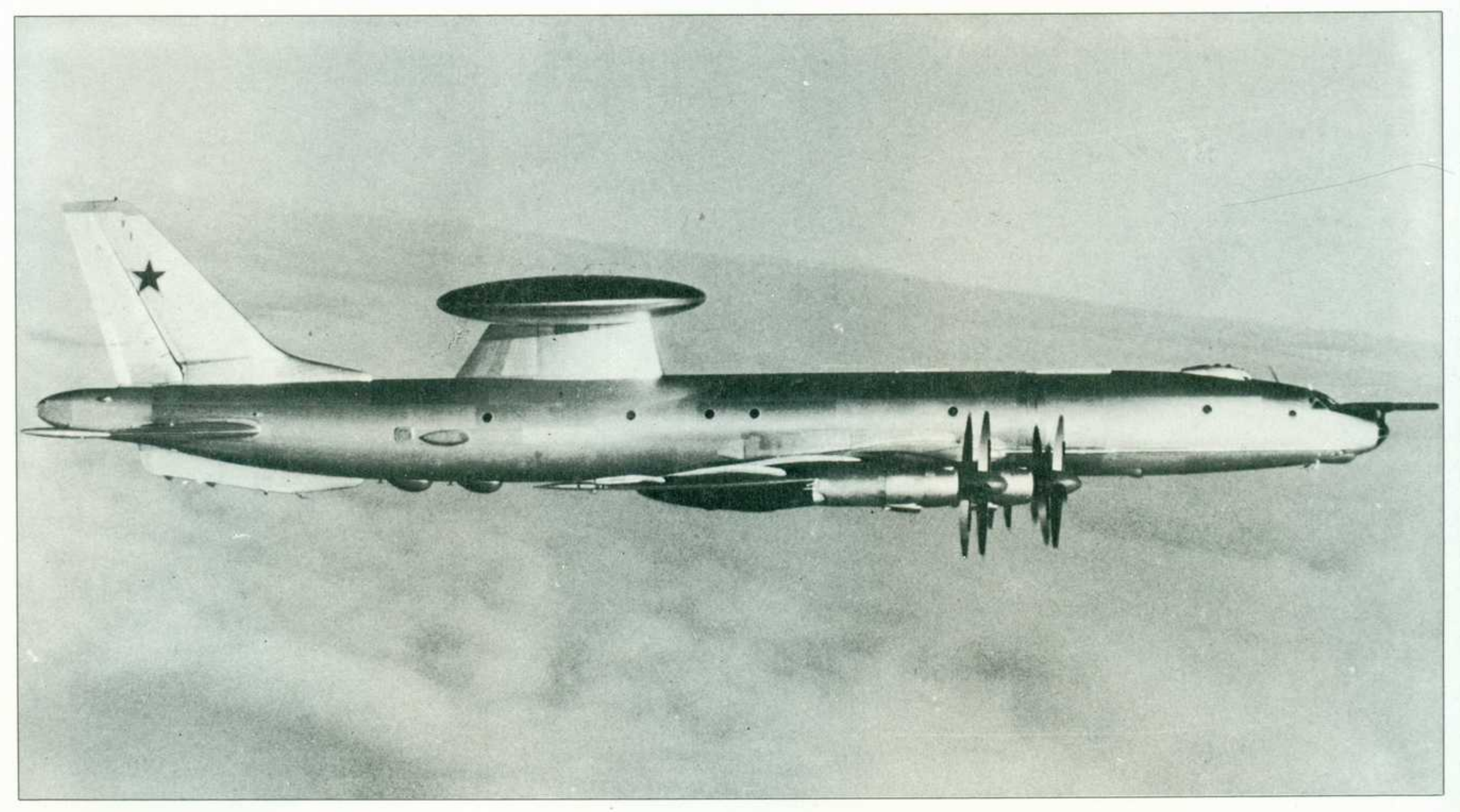
Nada podríamos añadir de nuevo sobre el Mikoyan Gurevich MiG-21 «Fishbed», el caza más numeroso y de mayor difusión de nuestros días y el tipo más conocido del arsenal aéreo soviético. En su última variante, MiG 21bis, continúa siendo todavía una eficaz máquina de guerra y casi 1 300 ejemplares de todas las variantes continúan en servicio con las unidades tácticas de la VVS. El armamento estándar del «Fishbed N» de interceptación todo-tiempo comprende dos misiles de corto alcance y guía infrarroja «Atoll avanzado» y otros tantos de los modernos «Aphid», además del clásico armamento de la mayoría de las versiones del MiG-21: un cañón de doble tubo y tiro rápido de 23 mm bajo el fuselaje.

La caída en manos occidentales de un ejemplar del trisónico MiG-25 «Foxbat», llevado a Japón en setiembre de 1976 por su piloto desertor, el teniente Belenko, y posteriormente devuelto sin excesivas prisas a la URSS, puso en manos de los expertos estadounidenses gran número de información hasta entonces desconocida sobre este extraordinario aparato que, sin lugar a dudas, compromete de alguna manera su efectividad en combate. Pero aún así, sigue siendo el más veloz de los aviones militares en servicio y es por tanto una lógica elección que permite a las unidades de reconocimiento táctico obtener, con cierto margen de seguridad, valiosa información fotográfica y electrónica para los comandantes de unidades terrestres o aéreas. El «Foxbat» también ha sido desarrollado, creciendo su fuselaje para acomodar un operador de sistemas y un nuevo radar polivalente capaz de operar en modos «visión hacia abajo/tiro hacia abajo», eliminando los falsos ecos terrestres. La versión modificada de esta forma recibe el nombre código de la OTAN de «Foxhound», aunque su sigla oficial del buró MiG aún se desconoce. Las entregas iniciales parece que comenzaron a las unidades de la AF en 1982 en la República Democrática Alemana. El grueso de la fuerza de helicópteros de la Aviación Frontal está constituido por centenares de transportes de asalto Mil Mi-8 «Hip». Este tipo es el helicóptero más pesadamente artillado del mundo, siendo capaz el «Hip E» de llevar 192 cohetes, cuatro misiles contracarro «Swatter» y una ametralladora. La AF dispone también de gran número de transportes de asalto/cañoneros Mi-24 «Hind». Fuertemente blindados, equipados con cañones, cohetes y misiles el Mi-24 es un potente aunque voluminoso helicóptero de apoyo y combate y constituye una seria amenaza para las tropas terrestres enemigas y para sus contrapartidas volantes. La AF utiliza también el enorme Mi-6 «Hook» y docenas de helicópteros de enlace Mi-2 «Hoplite». En la actualidad comienzan a entrar en servicio los gigantescos Mi-25 «Halo», capaces de transportar cada uno más de 100 soldados y que sustituirán previsiblemente a los venerables Mi-6 en servicio.

Aunque la mayoría de las unidades de la Aviación Frontal se encuentran estacionadas en la zona occidental de la URSS, un cierto número de regimientos se hallan en la frontera con la República Popular de China y están equipadas con 1 200 cazabombarderos y casi 500 interceptadores.

Con sus alas en posición de flecha media y mostrando con claridad los soportes externos para el armamento y los carenajes de sus armas fijas, este Sukhoi Su-24 es uno de los mejor fotografiados hasta ahora. El Su-24 entró en servicio en 1974, pero ningún avión salió de las fronteras de la URSS hasta julio de 1979, cuando un regimiento equipado con el «Fencer» fue destinado a la RDA (foto International Defense Review).

URSS (5)



La plataforma de alerta temprana soviética de primera generación es el Tupolev Tu-126 «Moss». Su gran radomo discal rotativo le permite guiar a los interceptadores contra las incursiones a baja cota (foto US Navy).

Las Fuerzas de Defensa Aérea y la Aviación de Transporte Militar

Constituidas en 1948, las Fuerzas de Defensa Aérea o Voyska PVO son el mayor organismo específico de este tipo existente en el mundo. Sus tres componentes principales son los 2 500 cazas/interceptadores, las casi 10 000 plataformas de lanzamiento superficie-aire y la vasta red de cobertura radárica. Al mando del mariscal de aviación A.I. Koldunov, esta fuerza defensiva se encuentra desplegada principalmente en las regiones occidentales de la URSS y en torno de las áreas militares y los complejos industriales al este de los Urales.

Asignados a los diez Distritos de Defensa Aérea en que la URSS está dividida, existen un número indeterminado de regimientos equipados con cazas de última generación capaces de operar con los mejores tipos de misiles aire-aire. El modelo más numeroso es el Mikoyan-Gurevich MiG-23 (denominado «Flogger» en la OTAN) en su versión de interceptación. De este aparato de geometría variable se encuentran desplegados más de 800 unidades en estado operativo, equipados con telemetría láser, cañones integrados y las últimas versiones de los misiles guiados conocidos en Occidente como «Apex» y «Aphid». El MiG-25 «Foxbat» y su desarrollo biplaza, conocido como «Foxhound», están entre los más veloces aviones militares de la URSS (y del mundo), capaces de alcanzar unos registros de Mach 3,2 a alta cota. Diseñado originalmente para interceptar bombarderos estadounidenses volando a grandes alturas, el MiG-25 se ha convertido también en un interceptador a baja cota mediante la inclusión de un nuevo radar; esta nueva versión ha sido designada «Foxbat-E».

El MiG-29 «Fulcrum» y el Su-27 «Flanker» son dos de los nuevos interceptadores que se espera que entren en servicio en las Fuerzas de Defensa Aérea a mediados de la presente década. Ambos se encuentran en la actualidad en plena fase de desarrollo en las instalaciones soviéticas de evaluación sitas en Ramenskoye, y los informes de que se dispone permiten sostener que se trata de bimotores con doble deriva y cuya capacidad de maniobra es bastante superior a la de modelos inmediatamente precedentes. Según ciertos analistas, es posible que el «Fulcrum» presente una configuración externa que recuerde a la del estadounidense McDonnell Douglas F-18 Hornet.

Otros interceptadores en servicio de primera línea y que se espera sean remplazados en breve por modelos más modernos son el Sukhoi Su-11 «Fishpot», el Su-15 «Flagon» y el enorme Tupolev Tu-28P «Fiddler»; este último es en la actualidad el caza de mayor tamaño en servicio en el mundo.

Para las misiones de control aerotransportado existen diez aviones civiles Tu-114 convertidos a tal fin con un gran radomo discal giratorio. En Estados Unidos se afirma que, a diferencia de los sofisticados Boeing E-3A AWACS y Nimrod AEW.Mk 3, el modelo soviético, conocido como Tu-126 «Moss», es incapaz de detectar y seguir objetivos moviéndose a baja cota a causa de las interferencias radáricas reflejadas por el terreno sobrevolado. Para rectificar esta cortapisa está en desarrollo una versión mejorada, a la que se ha asignado el código «Mainstay», y que se supone está basada en el transporte Ilyushin Il-76 «Candid». Se prevé que el «Mainstay» incorpore un sistema radárico de gran definición capaz de detectar objetivos relativamente pequeños, de la entidad de un misil de crucero volando a baja cota.

Los misiles superficie-aire (SAM, es decir, las siglas de la denominación inglesa *surface-to-air missiles*) representan una gran proporción del elemento disuasorio de las Fuerzas de Defensa Aérea. De las 10 000 plataformas de lanzamiento existen unas 1 400 fijas dotadas con misiles SA-1 «Guild» (en proceso de ser dados de baja), SA-2 «Guideline», SA-3 «Goa» (emplazados en 400 plataformas), SA-5 «Gammon» y el nuevo ingenio de cobertura a baja cota SA-10. Como complemento a los citados, existen los sistemas móviles, tales como el SA-4 «Ganef», el SA-6 «Gainful» el SA-8 «Gecko», el SA-9 «Gaskin» y el moderno SA-13. Integrada con estos sistemas defensivos de aviones y misiles está la amplia red de cobertura radárica, cuyos efectivos se estiman en unas 7 000 instalaciones, incluidos satélites, sistemas de alerta temprana y estaciones en tierra para control de interceptación.

La Voenno-Transportnaya Aviatsiya (V-TA) es el elemento soviético de transporte aéreo militar, que está integrado por más de 1 000 aviones encuadrados en seis Divisiones Aéreas. El tipo más moderno en servicio es el Il-76 «Candid», que en la actualidad está sustituyendo al venerable Antonov An-12 «Cub». Cada uno de estos transportes tetrarreactores puede llevar 40 000 kg de carga a una distancia de 5 000 km; se prevé que a finales del presente año se hayan integrado en la V-TA unos 30 Il-76. Más voluminoso que el «Candid» es el transporte pesado An-22 «Cock».

Como complemento de los efectivos de la V-TA en tiempo de guerra se alinearía la flota destinada normalmente a cometidos civiles, es decir, Aeroflot, lo que vendría a totalizar unos 3 500 aviones.

URSS (6)

Utilizado en misiones de reconocimiento, ataque y defensa de la flota, el Yakovlev Yak-36MP «Forger» es el único avión embarcado de ala fija y despegue vertical empleado por la Aviación Naval soviética. Esta pareja de monoplazas de la primitiva versión «Forger-A» muestra lo reducido de su envergadura alar.

Aviación Naval

En un lapso de apenas tres décadas, la Marina soviética, a las órdenes del almirante Gorshkov, ha pasado de ser una fuerza predominantemente costera, equipada con buques poco aptos, a constituirse en la segunda armada del mundo. Gracias a su poderío marítimo, la presencia soviética se ha expandido por todos los océanos y los buques de esta nacionalidad operan usualmente en aguas del Pacífico, del Índico, del Atlántico, del Mediterráneo e, incluso, del golfo de México.

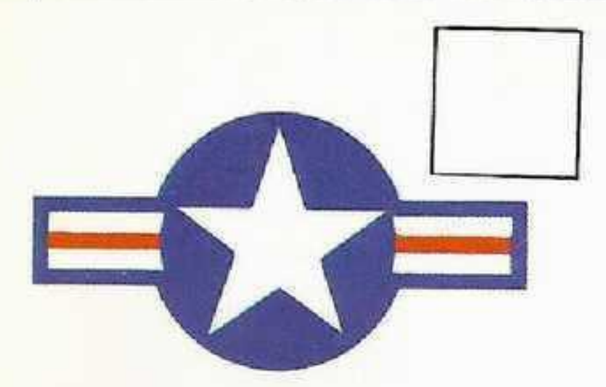
En apoyo y complemento de los portaeronaves, cruceros, destructores, fragatas y otros tipos de buques de la flota de superficie, existe una potente fuerza aérea, la Aviatsiya Voenno-Morskovo Flota (o AV-MF), que está equipada con unos 1 300 aviones distribuidos en regimientos, cada uno de tres escuadrones. La AV-MF tiene a su cargo la cooperación con la flota del Báltico, la del mar del Norte, la del mar Negro y la del Pacífico. En las misiones de reconocimiento lejano, la AV-MF utiliza los voluminosos aviones Tupolev Tu-95 «Bear-D» y Tu-142 «Bear-F». Estos cuatrimotores vuelan miles de millas a través de todos los océanos, supervisando la actividad naval occidental, manteniendo una comunicación constante con los submarinos soviéticos y utilizando una serie de sistemas pasivos de detección, escucha y seguimiento con los que controlar en todo momento los movimientos de los submarinos occidentales cerca de o en aguas estratégicas. Cierto número de Tupolev Tu-16 desempeñan el mismo tipo de misiones, si bien en alcances menores, y operan también como aviones cisterna de reabastecimiento de combustible en vuelo.

La fuerza de ataque antibuque está centrada en la actualidad en más de 200 Tu-22M «Backfire». Este moderno y capaz avión es un desarrollo directo del Tu-22 «Blinder», de menor autonomía, y, armado con misiles aire-superficie de los tipos «Kitchen» y «Kingfish», representa una de las principales amenazas para los buques de guerra occidentales. El contingente de «Backfire» está basado en las regiones europeas soviéticas y en el Extremo Oriente y se halla complementado por más de 150 Tupolev Tu-16 «Badger», de los que la mayoría utilizan misiles aire-superficie «Kingfish».

De unos años a esta parte, la Infantería de Marina soviética ha adquirido gran maestría en el arte de operar bajo una eficaz cobertura de la aviación de apoyo cercano. En la actualidad, esta protección recae en una fuerza comparativamente reducida de aviones de ataque de geometría variable Sukhoi Su-17 «Fitter C».

Las misiones de patrulla costera y lucha antisubmarina recaen en los anfibios Beriev M-12 «Mail» y en los cuatrimotores Ilyushin Il-38 «May», desarrollo de los aviones de línea Il-18. La vigilancia en aguas costeras e interiores y la lucha contra las minas está encomendada a unidades de helicópteros equipadas con Mil Mi-14 «Haze» y con unos cuantos Kamov Ka-25 «Hormone», estacionados en bases en tierra.

Operando desde las unidades de superficie soviéticas existen dos tipos principales de helicópteros y, desde hace relativamente poco, un modelo de avión de ala fija. El helicóptero embarcado estándar es el Ka-25 «Hormone», que puede actuar en misiones antisubmarinas, de salvamento y de guía de misiles. El Ka-25 es el único helicóptero del mundo de rotores contrarrotativos utilizado en cantidades sustanciales: el modelo que debe remplazarle, el Kamov Ka-32 «Helix», utiliza también este sistema dinámico. El «Helix» está empezando a incorporarse a las flotas soviéticas y se supone que sus prestaciones superan en gran medida a las del Ka-25. El Yakovlev Yak-36MP «Forger» es el único avión embarcado de ala fija de que dispone la Marina soviética. Destacamentos de estos aparatos de despegue vertical están basados en los portaeronaves de la clase «Kiev».



US Army Aviation

Con más de 8 000 helicópteros actualmente en servicio, además de unos 600 aviones de ala fija, el US Army posee uno de los máximos exponentes de la aviación militar mundial. A pesar de esta masiva flota de aeronaves, la actividad aeronáutica constituye sólo una parte del total de este servicio, que sigue edificado principalmente en torno al simple soldado de a pie.

Al igual que otros elementos de las Fuerzas Armadas de EE UU, el US Army ha sido objeto de una considerable modernización durante los últimos años. Por ejemplo, ha sido desplegado en cantidades considerables el nuevo carro de combate M1 Abrams junto con otros medios acorazados, al tiempo que la puesta al día de los elementos aéreos ha dado como resultado la amplia entrada en servicio del Sikorsky UH-60A Black Hawk; aproximadamente 1 100 ejemplares de este tipo se adquirirán para remplazar a parte de los 4 000 helicópteros Bell UH-1 Iroquois que todavía se mantienen en activo. La capacidad aérea contracarro está siendo también mejorada de forma importante mediante la elección del Hughes AH-64A Apache, que por ahora está en proceso de ser introducido en servicio de primera línea en Estados Unidos. Además de este nuevo material de vuelo, la remoción de modelos más viejos y bien probados, como los Bell AH-1 HueyCobra, Boeing Vertol CH-47 Chinook y Bell OH-58 Kiowa, ha permitido que sigan jugando un papel importante en el seno del US Army actual.

Desde el punto de vista operacional, el elemento más significativo del Ejército de EE UU es la división, de la que hoy existen 16 desplegables entre el continente norteamericano, Europa y Extremo Oriente. Predominan las divisiones de infantería, de las que hay en activo diez, de las cuales la mitad están clasificadas como divisiones de infantería mecanizada. Además, hay también tres divisiones acorazadas, una de caballería acorazada y dos aerotransportadas, una de las cuales (la 101.ª División) está organizada específicamente para la ejecución de asaltos aéreos, mientras que la otra, la 82.ª, es en esencia una división paracaidista. Otros elementos, menores, del US Army son varios regimientos y brigadas semi-independientes de infantería y acorazadas, junto a unidades de menor peso específico.

Independientemente de su cometido, la organización de las divisiones del Ejército sigue una misma directriz y todas ellas se amoldan a un esquema común. No obstante, esas divisiones cuentan con unidades especializadas que son las que, de hecho, reflejan el papel de la división. Por ejemplo, una típica división acorazada puede tener de cinco a seis batallones de carros, cuatro batallones de infantería mecanizada y un batallón de helicópteros; este último posee una cuidadosa mezcla de aparatos UH-1H o UH-60A para el transporte de tropas, de OH-58 Kiowa de exploración y de helicópteros artillados AH-1S HueyCobra. Las divisiones de infantería mecanizada consisten normalmente en cuatro batallones de carros, cinco batallones de infantería mecanizada, tres o cuatro batallones de artillería, un batallón de misiles antiaéreos y un batallón de helicópteros, organizado de forma similar al antes descrito. Las divisiones de infantería comprenden un único batallón de carros, seis batallones de infantería mecanizada y otros seis de infantería motorizada, en tanto que la famosa 82.ª División Aerotransportada tiene no menos de nueve batallones paracaidistas y tres de artillería. La 82.ª División es uno de los elementos primordiales de la Fuerza Operativa Conjunta de Despliegue Rápido.

Además de estos elementos orgánicos de aviación, existe un gran número de elementos equipados con helicópteros y aviones, la mayoría de los cuales están asginados directamente a otras unidades, proporcionándoles apoyo aunque dependientes de forma directa de varios estados mayores del Ejército. El material de vuelo empleado por esas unidades comprende el helicóptero CH-47 Chinook y los aviones Grumman OV-1 Mohawk, Beech U-21 y Beech C-12 Huron, cuyos cometidos abarcan funciones tan diversas como el apoyo a operaciones de asalto, movimiento de tropas y artillería, reconocimiento aéreo, adquisición de datos de inteligencia, vigilancia del campo de batalla, enlace y tareas rutinarias de transmisiones.

En lo que se refiere a la actividad aérea, la aviación del US Army está englobada en cinco categorías principales, que son el transporte de tropas, la exploración, el suministro de fuego de apoyo, el transporte de materiales y el reconocimiento y la lucha electrónica. El nuevo equipo en vías de adquisición, sumado a los principales programas de puesta al día actualmente en proceso de ejecución, suponen que cada una de estas actividades sea desempeñada por modelos especializados desde ahora hasta el final del decenio presente.

En la primera mitad de 1985, el principal helicóptero de transporte de tropas es el Bell UH-1 Iroquois, del que varios miles de unidades siguen en activo. La variante más utilizada es la UH-1H, si bien todavía se emplean varios subtipos más antiguos y menos capaces, principalmente en las filas de elementos de segunda línea de la Guardia Nacional y de la Reserva del Ejército. Las prestaciones en este campo han mejorado recientemente a raíz del despliegue del Sikorsky UH-60A Black Hawk, del que hay unos 500 ejemplares operando en Estados Unidos y la República Federal de Alemania. La recepción de este modelo continuará en virtud de un programa a plazo medio hasta 1 107 ejemplares, pero su relativamente elevado coste unitario perjudica la sustitución de los Huey existentes en su totalidad; sin embargo, el modelo de Sikorsky desempeñará un papel importante en las filas del US Army en un futuro próximo.

Un Bell OH-58A Kiowa del Ejército de EE UU captado en la base de Holloman, en Nuevo México (foto Philip D. Chinnery).

Las misiones de exploración dependen hoy de dos modelos básicos, a saber, el Bell OH-58 Kiowa y el Hughes OH-6A Cayuse, si bien está previsto que el segundo sea dado de baja hacia 1990. El Kiowa, empero, está siendo objeto de una modernización, por la que 720 unidades se convertirán al tipo mejorado OH-58D, con un visor de mástil que permitirá que este modelo pueda operar tanto de día como de noche. Seguirán todavía en servicio cantidades sustanciales del menos capaz OH-58C, que no obstante están sufriendo varias modificaciones que mejorarán su índice de supervivencia en el campo de batalla.

En el apartado de los helicópteros artillados, el Bell HueyCobra ha sido generosamente modernizado en años recientes, y en su versión actual AH-1S es muy superior al original AH-1G que entró en servicio en los años sesenta. Su armamento primario es el misil contracarro TOW, del que cada AH-1S es capaz de llevar hasta ocho; ello, unido a su armamento integral de cañones y a contenedores de cohetes y granadas, hace del HueyCobra un enemigo respetable. La instalación de nuevos sensores y la mejora de los sistemas de navegación y transmisiones han ayudado al Cobra a mantenerse en un primer plano en el campo de los helicópteros contracarro, y no es descabellado pensar que todavía están por llegar otros programas de puesta al día de este modelo. Aproximadamente unos 1 000 HueyCobra siguen en activo con el US Army; a ellos comienzan a unirse los primeros ejemplares de una flota prevista de 446 AH-64A Apache, modelo de Hughes que es todavía mucho más poderoso en lo que respecta a capacidad de carga útil y panoplia de armas.

El potencial de transporte pesado ha mejorado de forma importante gracias a la adquisición del Boeing Vertol CH-47D Chinook, cuyas entregas comenzaron en febrero de 1983 a la 101.ª División Aerotransportada (de Asalto Aéreo) en Fort Campbell (Kentucky). En este caso, la obtención de este modelo se ha conseguido mediante un programa de conversión, por el que, cuando se haya completado, se habrán modificado 436 viejos CH-47A, B y C en la versión CH-47D, que presenta un sistema de control de vuelo automático, motores repotenciados, tres eslingas externas y sistemas eléctricos redundantes, entre otras mejoras. Además del Chinook, un número modesto de helicópteros grúa Sikorsky CH-54 Tarhe sigue en activo en escalones de segunda línea, si bien se cree que no por mucho tiempo.

La última misión es la de lucha electrónica y reconocimiento, y es quizá ésta la más interesante (y posiblemente también la más oscura) de las actividades emprendidas por el US Army, ya que depende de aviones de ala fija y de alas rotativas extensamente modificados. Los modelos comprendidos en esta categoría son variantes de los Mohawk, C-12 Huron, U-21 Ute e Iroquois, al tiempo que, con la vista en el futuro, está previsto adquirir 77 ejemplares del EH-60A Quick Fix II, una versión del Black Hawk dedicada a la perturbación de transmisiones.

Además de los tipos primarios de combate detallados hasta ahora, el US Army posee una importante flota de aviones utilitarios empleados en misiones rutinarias de transmisiones y enlace. En estos papeles sirven cantidades variables de los C-12 Huron, U-21 Ute, Beech T-42 Cochise y Beech U-8 Seminole, en tanto que en esa flota se encuentran también cantidades menores de aviones de Havilland Canada UV-18A Twin Otter y Pilatus UV-2A Chiricahua.

El entrenamiento de los pilotos del US Army está centrado principalmente en Fort Rucker (Alabama), donde operan tanto aviones de ala fija (U-8F, T-42A y OV-1C) como helicópteros (Hughes TH-55A y UH-1), en tanto que los elementos de segunda línea de la Guardia Nacional y la Reserva del Ejército utilizan, entre ambos, alrededor de 3 000 aviones y helicópteros. La organización de los escalones de segunda línea sigue un esquema similar al de las unidades regulares del US Army y, de hecho, algunos elementos de las fuerzas de reserva pueden ser utilizados para completar los efectivos de las unidades de primera línea en caso de movilización.

Modelos empleados por la Aviación del Ejército

Beech C-12/RC-12 Huron
Beech T-42A Cochise
Beech U-8 Seminole
Beech U-21/RU-21 Ute
Bell AH-1S HueyCobra
Bell OH-58A/C Kiowa
Bell UH-1 Iroquois
Boeing-Vertol CH-47A/B/C/D Chinook
Cessna T-41A Mescalero
de Havilland Canada UV-18A Twin Otter
Grumman OV-1/RV-1 Mohawk
Hughes AH-64A Apache
Hughes OH-6A Cayuse
Hughes TH-55A Osage
Pilatus UV-20A Chiricahua
Sikorsky CH-54A/B Tarhe
Sikorsky UH-60A Black Hawk

US Coast Guard

Destinado a misiones de salvamento de corto alcance desde bases costeras, rompehielos y cúters, el Aérospatiale HH-65A Dolphin de la USCG entró oficialmente en servicio en Grand Prairie (Texas) en noviembre de 1984. En el curso de los cuatro años que duró el programa de evaluaciones se introdujeron gran número de modificaciones, que han hecho de este modelo el helicóptero más eficaz de la flota presente de la Guardia Costera.

Con una posición única en la escena aeronáutica norteamericana, la US Coast Guard (USCG, o Guardia Costera de EE UU) no depende de los fondos del Departamentode Defensa. Pese a ello, se trata, a efectos prácticos, de una rama militar de las Fuerzas Armadas de Estados Unidos, condición verificada en el Título 14 del Código de Estados Unidos. En tiempos de paz actúa como parte del Departamento de Transporte, pero en caso de guerra o de emergencia nacional depende de la US Navy, pues en esos supuestos sus cometidos son de defensa costera, escolta y salvamento marítimo, así como funciones antisubmarinas no muy bien definidas.

Con su cuartel general en Buzzards Point, en el río Potomac (Washington), la USCG agrupa en la actualidad a unas 45 000 personas, la mayoría de ellas uniformadas, si bien existen 5 000 civiles que desempeñan esenciales funciones de apoyo y administrativas. A fin de poder hacer frente a contingencias se dispone de otros recursos; uno de éstos son los 40 000 hombres de la Guardia Costera Auxiliar, en su mayoría voluntarios civiles que pueden ser llamados a una «tarea activa» en caso de guerra.

La administración diaria de esta organización tiene su sede en Washington y consta de una cadena de mando cuyos principales centros de actividad se hallan en Nueva York y San Francisco, así como en los 17 Distritos Regionales de la Guardia Costera. Trece de ellos se encuentran en los mismos Estados Unidos, en tanto que los cuatro restantes se hallan en enclaves de ultramar; cada uno de ellos es responsable de la administración de un área geográfica concreta.

Las misiones asignadas a la USCG son muchas y variadas, y comprenden la búsqueda y el salvamento, el cumplimiento de tratados y leyes, la seguridad del tráfico mercante, la vigilancia de las aguas jurisdiccionales, actuaciones en los polos, control de los hielos en aguas territoriales, administración de puentes, actividades científicas marinas y, no menos importante, las específicamente militares. Estas últimas pueden llegar hasta actividades clásicas de combate; es bien sabido que la Guardia Costera ha jugado un papel nada desdeñable en las principales guerras en que ha participado Estados Unidos. En fechas relativamente recientes, miembros de la USCG actuaron en Vietnam del Sur complementando los efectivos de la US Navy en el desarrollo de las operaciones fluviales «Game Warden» en el río Bassac y en el área del delta al sur de Saigón, y también participaron en las patrullas costeras contrainfiltración «Market Time» bajo el mando de la Task Force 115, la Fuerza de Vigilancia Costera.

Para poder cumplir todas esas tareas con eficacia, la Guardia Costera mantiene un gran número de instalaciones costeras y también una amplia flota de buques de superficie, que van desde lanchas ligeras a grandes cúters de vasta autonomía, pasando por buques de efecto de superficie. Además, los recursos aeronáuticos de la Guardia Costera tienen una parte muy importante en el cumplimiento de ciertos cometidos, de los que los más notorios son la búsqueda y el salvamento y la vigilancia marítima. Desplegada en numerosos puntos del continente norteamericano, así como en bases en Alaska, Hawai y Puerto Rico, la aviación de la Guardia Costera se halla actualmente en proceso de mejora, pues está recibiendo en cantidades importantes nuevo material de vuelo, como el Dassault-Breguet HU-25A Guardian y el Aérospatiale HH-65A Dolphin.

En el momento presente, empero, aviones algo entrados en años constituyen todavía la espina dorsal de los efectivos aéreos, entre los que destacan tres tipos básicos empleados en cantidades dispares. El menos numeroso, pero quizás el más visible por el hecho de que actúa en prácticamente todos los rincones del mundo, es el Lockheed Hercules, empleado en tareas de transporte aéreo, vigilancia y búsqueda y salvamento. Los primeros ejemplares fueron adquiridos por la USCG hace ya 25 años; el ubicuo «Herk» fue incorporado incialmente en cantidades modestas, pero con el paso de los años su número se incrementó hasta llegar a los 30 aparatos actuales, que actúan desde las estaciones aéreas de Barbers Point (Hawai), Kodiak (Alaska), Elizabeth City (Carolina del Norte), Saint Petersburg (Florida) y San Francisco (California). La HC-130H es hoy la versión predominante, si bien se emplean también algunos viejos HC-130B junto con un solitario EC-130E dedicado a la calibración de sistemas LORAN.

En lo que se refiere al parque de aparatos de alas rotativas, el tipo más numeroso en el inventario de la USCG es el Sikorsky HH-52A Seaguard: aproximadamente se mantienen todavía en activo unos 70 de los 99 ejemplares adquiridos durante los años sesenta. Empleados primordialmente en tareas de búsqueda y salvamento de corto y medio alcance, pueden verse las más de las veces en las bases costeras de la USCG, pero algunos de ellos operan rutinariamente desde buques en alta mar, en especial desde aquellos equipados con instalaciones de empleo de helicópteros, como pueden ser los rompehielos *Polar Sea* y *Polar Star*. Permanecen todavía en servicio la mayoría de los 40 helicópteros Sikorsky HH-3F Pelikan recibidos a finales de los años sesenta y principios de los setenta; estos aparatos cumplen funciones similares a las de los HH-52A, si bien su alcance permite utilizarlos en misiones de búsqueda y salvamento más lejanas.

Además de los principales modelos operativos descritos hasta ahora, la USCG dispone de un par de aviones adicionales que emplea principalmente en tareas de transporte ejecutivo; éstos son un VC-4A Gulfstream I y un VC-11A Gulfstream II. Ambos se hallan estacionados en el aeropuerto internacional de Washington: en la orilla opuesta del Potomac se halla la sede del gobierno de la nación y, convenientemente cerca, el cuartel general de la Guardia Costera.

En lo que se refiere a nuevos aviones, la USCG se halla en proceso de recepción de una importante inyección de aviones y helicópteros modernos, lo que ha permitido la jubilación en fechas muy recientes de dos veteranos con motores de émbolo, los Grumman HU-16E Albatross y Convair HC-131A. Los dos nuevos modelos son de origen francés y su elección ha estado rodeada de una considerable controversia, pues no ha faltado quien haya apuntado que aparatos semejantes podían haberse encargado a la industria estadounidense.

El primero que entró en servicio fue el Dassault-Breguet HU-25A Guardian y los planes de adquisición actuales contemplan un total de 41 ejemplares, que se dedicarán a misiones de vigilancia y de salvamento. Al HU-25A se unirán 90 Aérospatiale HH-65A Dolphin, modelo éste que está remplazando a los HH-52A en las bases costeras y a bordo de la flota de rompehielos y cúters capaces de operar con helicópteros.

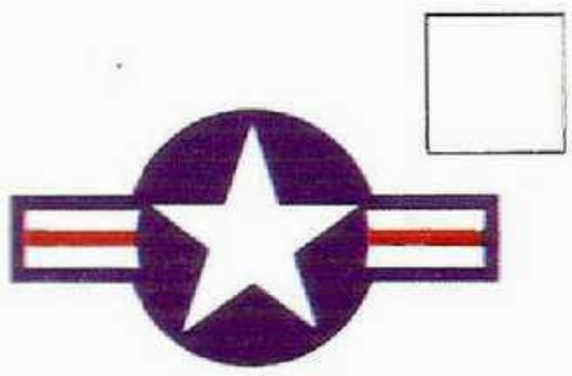
Cuartel General de la USCG
Buzzards Point, Washington DC

1.er Distrito, Boston (Maine)
2.° Distrito, St. Louis (Missouri)
3.er Distrito, Nueva York (Nueva York)
4.° Distrito, Washington DC
5.° Distrito, Portsmouth (Virginia)
6.° Distrito, Elizabeth City (Carolina del Norte)
7.° Distrito, Miami (Florida)
8.° Distrito, Nueva Orleans (Louisiana)
9.° Distrito, Cleveland (Ohio)
10.° Distrito, Traverse City (Michigan)
11.° Distrito, Long Beach (California)
12.° Distrito, San Francisco (California)
13.° Distrito, Seattle (Washington)
14.° Distrito, Honolulu (Hawai)
15.° Distrito, Kodiak (Alaska)
16.° Distrito, Guam (Marianas)
17.° Distrito, Argentia (Terranova)

Estaciones aéreas

Port Angeles (Washington)
Astoria (Oregón)
San Francisco (California)
San Diego (California)
Houston (Texas)
Nueva Orleans (Louisiana)
Biloxi (Mississippi)
Mobile (Alabama)
Saint Petersburg (Florida)
Miami (Florida)
Savannah (Georgia)
Elizabeth City (Carolina del Norte)
Washington DC
Brooklyn (Nueva York)
Cape Cod (Massachusetts)
Salem (Massachusetts)
Traverse City (Michigan)
Chicago (Illinois)
Barbers Point (Hawai)
Casco Cove (Alaska)

US Marine Corps



Los efectivos de aviación del US Marine Corps están agrupados en tres Marine Aircraft Wings (Alas de Aviones de los Marines) separadas y distintas, cada una de las cuales está responsabilizada de las operaciones en un área geográfica. Dos de ellas están asignadas a la Fleet Marine Force Pacific (FMFPac): la 1.ª MAW de Iwakuni (Japón) y la 3.ª MAW de El Toro (California; la tercera organización de este tipo es la 2.ª MAW, que forma parte de la Fleet Marine Force Atlantic (FMFLant) y mantiene su cuartel general en Cherry Point (Carolina del Norte).

En lo concerniente a las fuerzas operacionales, la composición de esas tres MAW sigue líneas similares: cada una de ellas posee escuadrones de caza y ataque, ataque ligero y ataque todotiempo a reacción, apoyados por escuadrones de helicópteros ligeros, medios y pesados para facilitar el rápido movimiento de las fuerzas de tierra del US Marine y su equipo de apoyo. Los modelos destinados a misiones similares están reunidos en elementos menores subordinados conocidos como Marine Aircraft Groups.

Los elementos descritos hasta ahora constituyen el núcleo de una MAW típica, pero existen también otros tipos de unidades de vuelo que, si bien son mucho menos numerosas, juegan asimismo un importante papel en el cumplimiento de la misión primaria de apoyar a los infantes de marina. Esas unidades están encargadas de cometidos tales como el repostaje de carburante en vuelo, el transporte aéreo pesado, el reconocimiento fotográfico, las contramedidas electrónicas, la observación, el control aéreo avanzado y el ataque ligero. Siempre que es posible, por lo menos un ejemplar de cada categoría de escuadrón está asignado a cada MAW. De forma inevitable, la disponibilidad financiera no ha permitido siempre la consecución de este deseable objetivo, de manera que en el caso de algunas misiones especializadas (principalmente el reconocimiento fotográfico y las contramedidas) el US Marine ha optado por agrupar todos los efectivos disponibles en un únivo escuadrón, que suministra destacamentos a otras MAW cuando y donde se requiere.

En tiempos recientes, el US Marine ha vuelto a la política rotacional a gran escala: las unidades de reactores de combate y de helicópteros medios y pesados son desplegadas en bases aéreas en el área de WestPac para períodos de actividad que suelen durar unos seis meses. La mayoría de las veces, esta práctica no supone el traslado físico de aviones, sino que la unidad allí enviada hereda los aviones o helicópteros existentes de forma permanente en esa base. Ocasionalmente, sin embargo, los aviones también efectúan alguna rotación, sobre todo cuando deben ser objeto de revisiones en profundiad. Debido a esta política de rotación, la composición de las tres MAW cambia constantemente a medida que las unidades son transferidas del Pacífico al continente norteamericano o viceversa.

Además de los elementos de combate de primera línea, el US Marine Corps dispone de cierto número de unidades cuyo cometido exclusivo es el entrenamiento; éstas tienen sus bases en Estados Unidos y forman parte de las MAW n.os 1 y 3.

En lo que respecta al material de vuelo utilizado, el principal avión de caza y ataque es todavía el ubicuo McDonnell Douglas F-4 Phantom II: cuatro escuadrones están equipados con la variante F-4S. Sin embargo, el proceso de sustitución está en marcha y ocho escuadrones vuelan ya en el McDonnell/Douglas/Northrop F/A-18A Hornet, un modelo que acabará por servir en 12 unidades de caza y ataque. Otro producto de McDonnell Douglas, el A-4M Skyhawk constituye la espina dorsal de la fuerza de ataque ligero, en un total de cinco escuadrones, mientras que otros tres vuelan en el BAe/McDonnell Douglas AV-8A/C Harrier. Estas ocho unidades serán reequipadas con el AV-8B, que ya ha entrado en servicio en una unidad de entrenamiento de Cherry Point. El ataque todotiempo está bajo la responsabilidad del Grumman A-6E Intruder, que equipa cinco escuadrones y que está previsto que se mantenga en servicio en un futuro inmediato, aunque es posible que el USMC acabe por adoptar la versión A-6F. Otros modelos de combate a reacción presentes en el arsenal del US Marine Corps son el EA-6B Prowler (15 ejemplares de esta plataforma de ECM equipan a un único escuadrón en Cherry Point) y el RF-4B Phantom II, cuyos últimos ejemplares están agrupados en un escuadrón residente en la base de El Toro.

En el apartado de los helicópteros, el Boeing-Vertol CH-46 Sea Knight es el auténtico peón de brega del US Marine Corps, pues equipa a 11 escuadrones y, tras ser recientemente sometido a un proceso de puesta al día, es posible que siga en servicio durante algunos años más. La capacidad de transporte pesado recae en el Sikorsky CH-53D Sea Stallion, utilizado por seis escuadrones; sin embargo, se han formado ya los tres primeros escuadrones de CH-53E Super Stallion y este modelo asumirá progresivamente más trabajo en los próximos años, a medida que crezca el número de ejemplares disponibles. El versátil UH-1N Iroquois de Bell es el único helicóptero ligero utilitario del USMC y constituye el material de vuelo de tres escuadrones; otros tres están equipados con el ligeramente más potente helicóptero artillado AH-1T SeaCobra. El restante escuadrón de helicópteros es el HMX-1 de Quantico (Virginia), que asume dos funciones diametralmente diferentes. De hecho, es innecesario explicar a qué se dedica su Destacamento de Evaluaciones en Vuelo, pero en cambio debe aclararse que el HMX-1 cuenta asimismo con un Destacamento de Vuelo Ejecutivo, equipado con un surtido de helicópteros con interiores VIP que están a disposición de los oficiales de alta graduación y dignatarios de estado, como el propio presidente de Estados Unidos.

Las restantes unidades de vuelo de primera línea son un par de escuadrones de observación, equipados con el Rockwell OV-10A/D, y tres de aviones de transporte y cisternas Lockheed KC-130F/R Hercules.

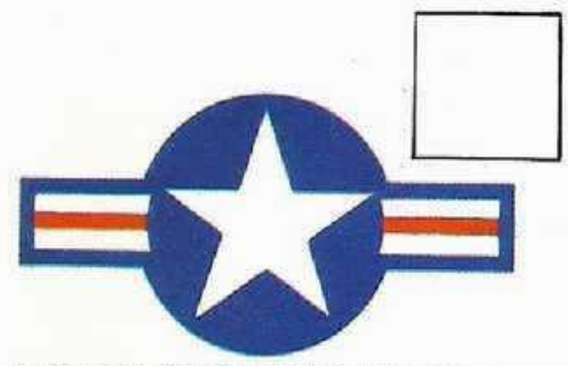
Finalmente, existen también seis escuadrones que proporcionan el último grado de instrucción a los alumnos pilotos del USMC. Cuatro de estas unidades están equipadas con aviones a reacción (una con F-4, una con A-6, una con AV/TAV-8 y la última con A-4), y las otras dos con helicópteros (CH-46 y CH-53).

Al igual que las demás fuerzas armadas de EE UU, el US Marine Corps mantiene unos importantes efectivos en reserva, que comprenden elementos de aviación organizados de forma similar a sus contrapartidas regulares y que están encuadrados en la denominada 4.ª MAW. Con cuartel general en Nueva Orleans (Louisiana), la 4.ª MAW dispone de 20 escuadrones de aviones y helicópteros, en su mayor parte dotados con versiones más antiguas de los modelos presentes en las unidades de primera línea. Sin embargo, recientemente se han emprendido algunos esfuerzos de modernización y aviones A-4M se han unido a los escuadrones de ataque ligero. En vista a la creciente importancia dada a estos elementos, es razonable pensar que este proceso va a continuar.

En la actualidad, los elementos de la USMC Reserve comprenden dos escuadrones de caza y ataque con F-4 Phantom II, seis de ataque ligero con variantes del A-4 Skyhawk, uno de contramedidas electrónicas con EA-6A Intruder, cuatro de helicópteros medios con CH-46 Sea Knight, tres de helicópteros pesados con CH-53 Sea Stallion, dos de helicópteros ligeros con UH-1 Iroquois, uno de helicópteros de ataque con AH-1J Sea Cobra, uno de obervación con OV-10 Bronco y uno de transporte y repostaje en vuelo con KC-130 Hercules. Las operaciones de las unidades de reserva tienen lugar rutinariamente desde 14 bases áreas diseminadas por Estados Unidos.

Los McDonnell Douglas F-4 Phantom de los 12 escuadrones de caza y ataque del US Marine Corps están siendo remplazados por el F/A-18A Hornet. Este ejemplar lleva los emblemas del VMFA-314, el primer escuadrón declarado operacional con este modelo.

US Marine Corps (2)



UNIDADES DE VUELO DE PRIMERA LÍNEA DEL US MARINE CORPS

Escuadrones de Caza (VMFA)

VMFA-115	F/A-18A Hornet
VMFA-122	F/A-18A Hornet
VMFA-212	F-4S Phantom
VMFA-232	F-4S Phantom
VMFA-235	F-4S Phantom
VMFA-251	F/A-18A Hornet
VMFA-312	F-4S Phantom
VMFA-314	F/A-18A Hornet
VMFA-323	F/A-18A Hornet
VMFA-333	F-4S Phantom
VMFA-451	F-4S Phantom
VMFA-531	F/A-18A Hornet

Escuadrones de Ataque Ligero (VMA)

VMA-211	A-4M Skyhawk
VMA-214	A-4M Skyhawk
VMA-223	A-4M Skyhawk
VMA-231	AV-8A Harrier
VMA-311	A-4M Skyhawk
VMA-331	A-4M Skyhawk
VMA-513	AV-8A Harrier

Escuadrones de Ataque Todotiempo (VMA [AW])

VMA(AW)-121	A-6E Intruder
VMA(AW)-224	A-6E Intruder
VMA(AW)-242	A-6E Intruder
VMA(AW)-332	A-6E Intruder
VMA(AW)-533	A-6E Intruder

El «Huey» sirve desde hace años con el US Marine Corps, a través de modelos progresivamente mejorados. En la actualidad, la versión más utilizada es la UH-1N, con capacidad para 14 plazas en su cabina principal agrandada. Tres escuadrones de primera línea y dos de la Reserva están equipados básicamente con este tipo, que forma parte de una importante fuerza de helicópteros cuyas principales áreas de operación son el Oriente Medio y el norte de Europa. En tiempos de despliegue operativo, por lo menos dos UH-1N se integran en cada escuadrón mixto.

Escuadrones de Helicópteros Medios (HMM)

HMM-161	CH-46 Sea Knight
HMM-162	CH-46 Sea Knight
HMM-163	CH-46 Sea Knight
HMM-164	CH-46 Sea Knight
HMM-165	CH-46 Sea Knight
HMM-261	CH-46 Sea Knight
HMM-262	CH-46 Sea Knight
HMM-263	CH-46 Sea Knight
HMM-264	CH-46 Sea Knight
HMM-265	CH-46 Sea Knight

Escuadrones de Entrenamiento

HMH-361	CH-53 Sea Stallion
HMH-362	CH-53 Sea Stallion
HMH-363	CH-53 Sea Stallion
HMH-364	CH-53 Super Stallion
HMH-461	CH-53 Sea Stallion
HMH-462	CH-53 Sea Stallion
HMH-463	CH-53 Sea Stallion
HMH-464	CH-53 Super Stallion

Escuadrones de Helicópteros de Ataque (HMA)

HMA-169	AH-1T Sea Cobra
HMA-269	AH-1T Sea Cobra
HMA-369	AH-1T Sea Cobra

Escuadrones de Helicópteros Ligeros (HML)

HML-167	UH-1N Iroquois
HML-267	UH-1N Iroquois
HML-268	UH-1N Iroquois

Escuadrones de Observación (VMO)

VMO-1	OV-10 Bronco
VMO-2	OV-10 Bronco

Escuadrones de Transporte y Repostaje (VMGR)

VMGR-152	KC-130 Hercules
VMGR-252	KC-130 Hercules
VMGR-352	KC-130 Hercules

Escuadrón de Reconocimiento Fotográfico (VMFP)

VMFP-3	RF-4B Phantom

Escuadrones de Contramedidas Electrónicas (VMAQ)

VMAQ-2	EA-6B Prowler

Escuadrón Experimental de Helicópteros (HMX)

HMX-1	CH-46, CH-53

UH-1N, VH-53, VH-3, VH-46

Escuadrones de Entrenamiento

VMFAT-101	F-4S Phantom
VMAT-102	A-4 Skyhawk
VMAT(AW)-202	A-6E Intruder
VMAT-203	AV/TAV-8 Harrier

UNIDADES DE VUELO DE LA RESERVA DEL USMC

Escuadrones de Caza (VMFA)

VMFA-112	F-4 Phantom	Dallas, Texas
VMFA-321	F-4 Phantom	Andrews, Maryland

Escuadrones de Ataque Ligero (VMA)

VMA-124	A-4 Skyhawk	Memphis, Tennessee
VMA-131	A-4 Skyhawk	Willow Grove, Pennsylvania
VMA-133	A-4 Skyhawk	Alameda, California
VMA-134	A-4 Skyhawk	El Toro, California
VMA-142	A-4 Skyhawk	Jacksonville, Florida
VMA-322	A-4 Skyhawk	South Weymouth, Massachusetts

Escuadrones de Helicópteros Medios (HMM)

HMM-764	CH-46 Sea Knight	Tustin, California
HMM-767	CH-46 Sea Knight	Nueva Orleans, Louisiana
HMM-770	CH-46 Sea Knight	Whidbey Island, Washington
HMM-774	CH-46 Sea Knight	Norfolk, Virginia

Escuadrones de Helicópteros Pesados (HMH)

HMH-769	CH-53 Sea Stallion	Alameda, California
HMH-772	CH-53 Sea Stallion	Willow Grove, Pennsylvania
HMH-777	CH-53 Sea Stallion	Dallas, Texas

Escuadrones de Helicópteros Ligeros (HML)

HML-771	UH-1 Iroquois	South Weymouth, Massachusetts
HML-776	UH-1 Iroquois	Glenview, Illinois

Escuadrón de Helicópteros de Ataque (HMA)

HMA-773	AH-1J Sea Cobra	Atlanta, Georgia

Escuadrón de Contramedidas Electrónicas (VMAQ)

VMAQ-4	EA-6A Intruder	Whidbey Island, Washington

Escuadrón de Observación (VMO)

VMO-4	OV-10 Bronco	Atlanta, Georgia

Escuadrón de Transporte y Repostaje (VMGR)

VMGR-234	KC-130 Hercules	Glenview, Illinois

Departamento de la Armada, Washington DC

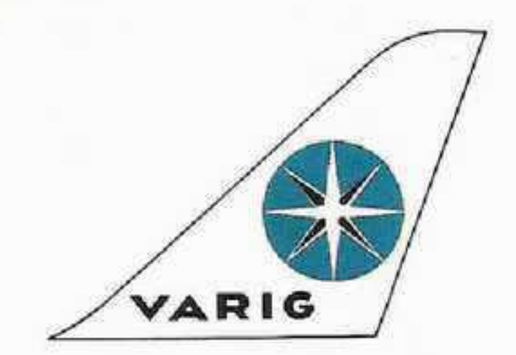
Comandante del Marine Corps, Cuartel General del US Marine Corps Washington DC

Comandante General de las Fuerzas de Marines de la Flota del Atlántico, Norfolk, Virginia (CGFMFLant)

2.ª Ala de Aviones, Cherry Point, Carolina del Norte
2.ª División de Marines (Reforzada), Camp Lejeune, Carolina del Norte
2.ª Fuerza Anfibia, Camp Lejeune, Carolina del Norte
Infantes de Marina de la FMFLant, Camp Lejeune, Carolina del Norte

Comandante General de las Fuerzas de Marines de la Flota del Pacífico, Camp H.M. Smith, Hawai (CGFMPac)

1.ª Ala de Aviones, Iwakuni, Japón
3.ª Ala de Aviones, El Toro, California
1.ª División de Marines (Reforzada), Camp Pendleton, California
3.ª División de Marines (Reforzada), Camp S.D. Butler, Okinawa
1.ª Fuerza Anfibia, Camp Pendleton, California
3.ª Fuerza Anfibia, Camp S.D. Butler, Okinawa
1.ª Brigada de Marines, Kaneohe Bay, Hawai
Infantes de Marina de la FMFPac, Twenty-nine Palms, California



VARIG

El mayor avión de la flota de VARIG es el McDonnel Douglas DC-10-30 que, por lo general, cubre los servicios regulares a Europa.

La Empresa da Viaçao Aerea Río Grandese (VARIG) fue fundada en Brasil el 7 de mayo de 1927 e inició sus operaciones el 15 de junio de ese año entre Rio de Janeiro y Porto Alegre utilizando un Dornier Wal matriculado P-BAAA. A continuación, se inauguraron varias rutas interestatales con hidroaviones Dornier Merkur hasta 1931, cuando la compañía suspendió temporalmente sus operaciones debido a la inviabilidad de empleo de los Dornier en el estado de Rio Grande do Sul.

En abril de 1932 se reasumieron las operaciones con dos aparatos terrestres Junkers F.13 (P-BAAF y P-BAAG), permitiendo a VARIG volar diariamente a las localidades más populosas. Entre 1938 y 1939 se recibieron dos aviones Junkers Ju 52/3m. El 5 de agosto de 1942 un de Havilland D.H. 89A Rapide (PP-VAN) efectuó su primer vuelo internacional de la empresa, entre Pôrto Alegre y Montevideo (Uruguay). Durante la II Guerra Mundial, VARIG integró en su flota siete Lockheed L.10A Electra (de PP-VAP a PP-VAV). En 1943 se iniciaron vuelos de mercancías entre Pôrto Alegre y Pelotas con los L.10A y F.13.

En 1946 se recibieron los cinco primeros aviones de una sustancial flota de Douglas DC-3, seguidos por Curtiss C-46 Commando a finales de los años cuarenta y principios de los cincuenta. El primer Commando (matriculado PP-VBI) se recibió el 10 de mayo de 1948.

En 1953, VARIG tuvo acceso a la prestigiosa ruta a Nueva York y para hacerle frente encargó tres Lockheed L-1049G Super Constellation, el primero de los cuales (PP-VDA) lo recibió el 3 de mayo de 1955. El primer vuelo entre Rio de Janeiro y Nueva York tuvo lugar el 2 de agosto de 1955. Por la época en que se encargaron los Constellation, se firmó un contrato con Pan American para la compra de cinco Convair CV-240; el primero de ellos se entregó el 23 de setiembre de 1954 y entró en servicio poco tiempo después en las rutas interiores. VARIG se labró una buena reputación en su línea a Nueva York y para mantenerla encargó dos Sud-Aviation Caravelle 1 el 16 de octubre de 1957. El primero de ellos se recibió el 16 de setiembre de 1959 con la matrícula PP-VJC y llevó a cabo el primer servicio de Buenos Aires a Nueva York el 19 de diciembre de 1959, vía Montevideo, São Paulo, Rio de Janeiro, Belém, Puerto España y Nassau. Los Caravelle fueron al poco tiempo sustituidos por Boeing 707-441, cuyos dos primeros ejemplares (PP-VJA y PP-VJB) se recibieron en junio de 1960 y entraron en operación el 2 de julio de 1960.

En agosto de 1961 el gobierno brasileño planteó a VARIG la posibilidad de asumir la vasta red de cobertura de REAL y su amplia flota de aviones Douglas DC-3 y DC-6B, Curtiss C-46, Convair CV-440, Lockheed L-188 Electra y Constellation. VARIG aceptó el reto y de la noche a la mañana se halló convertida en la mayor aerolínea de América del Sur y en una de las 20 primeras del mundo. El 9 de febrero de 1965 absorbió otra compañía, Panair do Brasil, junto con sus dos DC-8 y tres días más tarde VARIG comenzaba a servir las rutas de la empresa recién integrada.

Las rutas interiores se reforzaron el 14 de noviembre de 1967 con la recepción del primero de los diez Hawker Siddeley HS 748, y una vez que la flota de éstos estuvo completa, la compañía comenzó a vender los DC-3 y CV-240. A finales de los años sesenta se recibieron más Boeing 707 y se inauguraron servicios a Tokio (26 de junio de 1968) y Luanda y Johannesburgo (21 de junio de 1970). Durante los cinco primeros años de los setenta VARIG recibió tres nuevos modelos Boeing 727-41 (el primero en octubre de 1970), Boeing 737-241 (el primero en octubre de 1974) y McDonnell Douglas DC-10-30 (el primero en mayo de 1974). En junio de 1975 se absorbió Cruzeiro do Sul junto con sus rutas y aviones Boeing 727 y Boeing 737. A pesar de ello, Cruzeiro retuvo su identidad, si bien integrando sus funciones y personal con VARIG. Recientemente, la compañía ha recibido los Airbus A300 (el PP-VND el 3 de junio de 1981) y el primer Boeing 747-2L5B (el PP-VNA) se recibió el 30 de enero de 1981.

Actualmente VARIG cubre una extensa red de servicios interiores y regionales, así como un sistema de vuelos internacionales a Europa, Asia, Africa y los países de América.

Flota actual de VARIG

Airbus Industrie A300B4-203

N.° Reg.	N.° Constr.
PP-VND	143
PP-VNE	194

Boeing 707

N.° Reg.	N.° Constr.	Tipo
PP-VJH	20008	320C
PP-VJK	19822	379C
PP-VJS	19321	341C
PP-VJX	19842	345C
PP-VJY	19840	345C
PP-VLI	19433	385C
PP-VLK	19870	324C
PP-VLL	19871	324C
PP-VLM	19869	324C
PP-VLN	19177	324C
PP-VLO	19350	324C
PP-VLP	19940	323C

Boeing 727

N.° Reg.	N.° Constr.	Tipo
PP-VLD	20425	41
PP-VLE	19666	172C
PP-VLF	20422	41
PP-VLG	20423	41
PP-VLH	20424	41
PP-VLQ	19595	95
PP-VLS	19508	173C
PP-VLT	19250	95
PP-VLV	19009	30QC
PP-VLW	19507	173C

Boeing 737-241

N.° Reg.	N.° Constr.
PP-VME	21000
PP-VMF	21001
PP-VMG	21002
PP-VMH	21003
PP-VMI	21004
PP-VMJ	21005
PP-VMK	21006
PP-VML	21007
PP-VMM	21008
PP-VMN	21009

Boeing 737-2K9

N.° Reg.	N.° Constr.
PP-VNF	22504
PP-VNG	22505

Boeing 747-2L5B

N.° Reg.	N.° Constr.
PP-VNA	22105
PP-VNB	22106
PP-VNC	22107

Lockheed L-188 Electra

N.° Reg.	N.° Constr.	Tipo
PP-VJL	1024	188A
PP-VJM	1025	188A
PP-VJN	1037	188A
PP-VJO	1041	188A
PP-VJU	1119	188A
PP-VJV	1126	188A
PP-VJW	1124	188A
PP-VLA	1139	188PF
PP-VLB	1137	188PF
PP-VLC	1093	188A
PP-VLX	1063	188A
PP-VLY	1073	188A

McDonnell Douglas DC-10-30

N.° Reg.	N.° Constr.
PP-VMA	46944
PP-VMB	46945
PP-VMD	46916
PP-VMQ	46941
PP-VMS	47818
PP-VMT	47841
PP-VMU	47842
PP-VMV	47843
PP-VMW	47844
PP-VMX	47845
PP-VMY	48282
PP-VMZ	46999

Flota suministrada por Editions JP

Venezuela

Situada en la costa del Caribe, entre la Guayana Británica y Colombia, la república de Venezuela cuenta con unas fuerzas armadas bien equipadas y con un personal altamente capacitado. El petróleo es la principal fuente de ingresos de este país sudamericano, aunque también tiene gran importancia el comercio con oro, hierro, cobre y otros minerales.

La protección aérea de los 941 400 km^2 que conforman Venezuela (o «pequeña Venecia», si bien Colón la llamó desde un principio Tierra de Gracia) corre a cargo de la Fuerza Aérea Venezolana (o FAV). Desde su moderno cuartel general situado en la capital del país, Caracas, la FAV está organizada en tres mandos aéreos (combate, transporte y entrenamiento); estos mandos se estructuran en grupos, formado cada uno de ellos por un máximo de tres escuadrones.

Desde la constitución en 1920 de un primer servicio aéreo militar, Venezuela ha confiado en la asistencia de varios países para la instrucción y la adquisición de material de vuelo para la FAV. Hasta la II Guerra Mundial esos países fueron principalmente Francia e Italia, que dejaron paso a Estados Unidos a partir de 1947, a raíz de que Venezuela se convirtiese en estado signatario del Pacto de Río. Hoy día, la FAV tiene en la ciudad de Maracay una moderna academia del aire y un eficiente sistema de entrenamiento, mediante los cuales se forma personal de vuelo y de tierra muy capacitado, no sólo con destino a las necesidades de la FAV, sino también para los servicios aéreos de otros países de la región.

La Fuerza Aérea Venezolana, al mando del general Carlos Pinaud, se ha convertido en el primer servicio aéreo sudamericano equipado con el moderno avión de combate General Dynamics F-16: en noviembre de 1983 se entregó el primero de los 24 Fighting Falcon en la base de El Libertador, en Palo Negro - Maracay. Cuando los F-16 alcancen su pleno nivel operacional, lo que se espera que suceda a finales de 1985, se convertirán probablemente en el necesario remplazo de los 18 CF-5 de origen canadiense, adquiridos a principios de los años setenta.

La defensa de las costas y de las vías marítimas de cabotaje corresponde a los dieciséis Dassault-Breguet Mirage III/5 encargados en 1971 y encuadrados en el Escuadrón 36 de Barquisimeto. Entre 1952 y 1965 se adquirieron en Gran Bretaña unos 30 aviones BAC (English Electric) Canberra, aparatos que son objeto periódicamente de procesos de puesta al día a fin de conservar su eficacia operativa. El otro modelo de primera línea utilizado por la FAV es el avión antiguerrilla Rockwell OV-10 Bronco, del que en 1973 se inició la entrega de un total de 16 ejemplares.

Los escuadrones de transporte de la FAV están predominantemente equipados con aviones Lockheed Hercules, Fairchild Provider y Douglas C-47; la adquisición a Italia de seis Aeritalia G.222 supone el reinicio de la cooperación entre ambos países, interrumpida desde hacía casi 40 años. Un escuadrón presidencial utiliza un componente mixto de aviones: un McDonnel Douglas DC-9, un Boeing 737, dos Cessna Citation y un BAe 748.

Los helicópteros juegan un papel fundamental a la hora de mitigar los efectos de los desastres naturales que de año en año azotan el país, como en las labores de suministro a las comunidades aisladas en las densas selvas del Amazonas y el Orinoco. La FAV utiliza 22 Bell UH-1, quince Aérospatiale Alouette III, siete Bell JetRanger, ocho Agusta A 109 Hirundo, dos Bell 412 y dos Bell 214 en misiones de protección civil, salvamento y enlace.

El entrenamiento de los futuros pilotos de la FAV tiene lugar en la escuela de aviación militar de Maracay, donde el programa de instrucción comienza a bordo de 25 aviones Beech T-34 Mentor. Los pilotos destinados a aviones de transporte pasan a continuación a los Beech Queen Air y Douglas C-47, a fin de realizar la enseñanza en polimotores y vuelo instrumental antes de ser asignados a sus escuadrones operacionales. Los pilotos de combate se forman en los Rockwell T-2 Buckeye antes de realizar la conversión operativa a bordo de los Mirage, F-16B, CF-5B y Canberra biplazas. El personal de tierra se gradúa en la correspondiente escuela técnica, situada también en Maracay.

Servicio de Aviación del Ejército

El Ejército Venezolano cuenta con un componente aéreo conocido como Servicio de Aviación del Ejército Venezolano, equipado con varios modelos de aparatos de ala fija y rotativa. Para sus misiones de transporte, el SAEV ha recibido recientemente dos Aeritalia G.222, que utiliza en cometidos de abastecimiento a regiones remotas del país. Estos aparatos complementan la flota original del SAEV, compuesta por cuatro IAI Arava, tres Beech King Air, dos Britten-Norman Islander, dos Swearingen Merlin y dos Beech Queen Air.

Servicio de Aviación Naval

El Servicio de Aviación Naval Venezolano es responsable de la lucha antisubmarina en aguas territoriales y efectúa también sus propias misiones de transporte y enlace. Al igual que la FAV, el SANV se ha nutrido preferentemente de material de vuelo estadounidense, pero en fechas recientes se han cursado pedidos a constructoras de otros países. Por ejemplo, Canadá ha vendido un transporte DHC Dash 7 para misiones VIP, España ha suministrado cinco CASA C-212 Aviocar para cometidos de transporte y SAR, e Italia ha proporcionado 12 helicópteros Agusta-Bell AB.212ASW para lucha antisubmarina embarcada. Ocho Grumman S-2E Tracker están basados en Puerto Cabello para misiones de reconocimiento marítimo, y en cometidos VIP se emplean un BAe 748, un King Air 90 y dos Cessna 310.

Tras pasar por los Beech T-34 Mentor y T-2 Buckeye, los pilotos venezolanos completan su instrucción con la conversión a los modelos de combate, a bordo de los biplazas correspondientes. En la foto, un Mirage 5DV.

Unidades de vuelo de la FAV

General Dynamics F-16A/B Fighting Falcon

Unidad	*Base*
Grupo de Caza 12	El Libertador

Dassault-Breguet Mirage III/5

Unidad	*Base*
Grupo de Caza 12, Escuadrón 36	Barquisimeto

Canadair-Northrop CF-5A/D

Unidad	*Base*
Grupo de Caza 12, Escuadrones 34, 35	Barquisimeto

British Aerospace Canberra B.Mk 82/B(I).Mk 82/PR.Mk 83

Unidad	*Base*
Grupo de Caza 13, Escuadrones 38, 39	Barcelona

Rockwell OV-10E Bronco

Unidad	*Base*
Grupo de Caza 13, Escuadrón 40	Barcelona

Lockheed C-130H Hercules

Unidad	*Base*
Grupo de Transporte 6, Escuadrón 1	Caracas

Douglas C-47

Unidad	*Base*
Grupo de Transporte 6, Escuadrón 1	Caracas

Fairchild C-123 Provider

Unidad	*Base*
Grupo de Transporte 6, Escuadrón 2	Caracas

British Aerospace 748

Unidad	*Base*
Grupo de Transporte 6, Escuadrón 2	Caracas

Cessna Citation

Unidad	*Base*
Grupo de Transporte 6, Escuadrón 2	Caracas
Escuadrón Presidencial	Caracas

Bell UH-1N/412/414

Unidad	*Base*
Escuadrón 42	Caracas

Boeing 737-200S

Unidad	*Base*
Escuadrón Presidencial	Caracas

McDonnell Douglas DC-9-15

Unidad	*Base*
Escuadrón Presidencial	Caracas

Beech T-34 Mentor

Unidad	*Base*
Grupo de Entrenamiento Aéreo	Maracay

Rockwell T-2D Buckeye

Unidad	*Base*
Grupo de Entrenamiento Aéreo	Maracay

VIASA

Venezolana Internacional de Aviación SA (VIASA) fue creada por el gobierno venezolano, AVENSA y LAV en enero de 1961 con el fin específico de cubrir servicios internacionales desde Caracas. Desde sus primeros días, la aerolínea ha disfrutado del apoyo técnico y comercial de la compañía estatal neerlandesa KLM, que inicialmente alquiló a VIASA aviones Douglas DC-8 Serie 30 y 50. A ellos se unieron dos Convair 880 que había encargado AVENSA. El primero de ellos (YV-VIA) se recibió el 1 de agosto de 1961 y protagonizó el primer servicio de la aerolínea a Estados Unidos el 8 de agosto. Pero antes, el 6 de abril de 1961, VIASA había inaugurado sus servicios con un DC-8, a Amsterdam vía Londres y París.

VIASA alquiló de AVENSA aparatos Douglas DC-9 para rutas de corto alcance. En noviembre de 1965 se recibieron otros dos Douglas DC-8-53, modelo que con el tiempo se convirtió en el principal de la compañía hasta abril de 1975, en que alquiló de KLM un McDonnell Douglas DC-10-30 (PH-DYH). Desde entonces VIASA ha adquirido o alquilado más DC-10, complementados brevemente por Boeing 747 alquilados.

La compañía cubre servicios de pasaje desde Caracas y Maracaibo a Amsterdam, Frankfurt, Lisboa, Londres, Madrid y Milán, además de a la región y a Estados Unidos.

Flota actual de VIASA

Douglas DC-8-54F

N.º Reg.	*N.º Constr.*
YV-128C	45861

(alquilado de IAL)

Douglas DC-8-63

N.º Reg.	*N.º Constr.*
YV-125C	46042

McDonnell Douglas DC-10-30

N.º Reg.	*N.º Constr.*
YV-134C	46556

Los cinco DC-10 de VIASA visitan regularmente los aeropuertos de medio mundo. El YV-136C fue fotografiado en el Miami International en 1985.

YV-135C	46971
YV-136C	46972
YV-137C	46982
YV-138C	46557

Flota suministrada por Editions JP

Ecuatoriana

Ecuatoriana fue creada por el gobierno de Ecuador en julio de 1974 para asumir las operaciones de la empresa privada Compañía Ecuatoriana de Aviación (CEA). Ésta había sido constituida en febrero de 1957 por un grupo de ecuatorianos, que poseían el 81% de las acciones, y un estadounidense, Cornell N. Shelton. Los primeros servicios se realizaron con un Curtiss C-46 (HC-ABQ) y comenzaron a finales de 1957 de Miami a Guayaquil, Quito y Lima. Estas operaciones tuvieron éxito y la compañía se expandió: en 1959 alquiló un Douglas DC-6 (HC-ADJ) seguido por un Douglas DC-6B en mayo de 1964. Para remplazar los DC-6, Ecuatoriana adquirió su primer Lockheed L-188 Electra (HC-AMS) el 22 de marzo de 1967; este avión era el segundo prototipo Electra. Este modelo entró en servicio en la línea Quito - Bogotá - Miami poco después y con el tiempo la aerolínea llegó a emplear seis Lockheed L-188 Electra.

Pero la suerte de la compañía comenzó a flaquear y en marzo de 1974 cesó de operar y sus aviones fueron transferidos a la aerolínea militar ecuatoriana TAME. A partir de enero de 1975 la nueva compañía Ecuatoriana empezó a operar con tres Boeing 720 (N780EC, HC-AZP y HC-AZQ). En octubre de 1976 llegó el primer Boeing 707 alquilado. Hasta la recepción de su primer McDonnell Douglas DC-10-30, el HC-BKO en setiembre de 1983, Ecuatoriana empleó sólo aviones Boeing.

Actualmente la compañía cubre servicios de pasaje y carga desde Quito y Guayaquil a Nueva York, Los Angeles, Caracas, Santiago, Panamá, Cali, Lima, Ciudad de México, Bogotá, Rio de Janeiro, San José y Buenos Aires, además de vuelos de mercancías a Miami.

Flota actual de Ecuatoriana

Boeing 707

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
HC-BCT	19265	Guayas
HC-BFC	19277	Chimborazo
HC-BGP	19273	Manabi
HC-BHY	20033	Zamora

Boeing 720-023B

N.º Reg.	*N.º Constr.*	*Nombre*
HC-AZP	18036	Galápagos

McDonnell Douglas DC-10-30

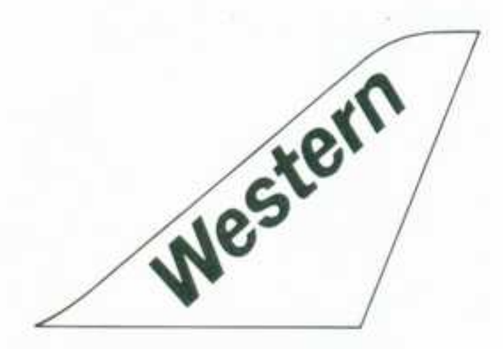
N.º Reg.	*N.º Constr.*
HC-BKO	46575

(alquilado de AAS)

Flota suministrada por Editions JP

Actualmente Ecuatoriana emplea un único McDonnell Douglas DC-10-30, alquilado de AAS.

Western Airlines



El Boeing Modelo 737 se ha revelado ideal para cortos recorridos, como han podido comprobar numerosas líneas aéreas. La Western Airlines, visto el éxito obtenido con este aparato, ha efectuado un encargo del nuevo Boeing Modelo 737-300, de mayor capacidad.

El 13 de julio de 1925, Harris M. «Pop» Hanshue fundó la compañía Western Air Express realizando sus primeros viajes de pasajeros entre Vail Field, Los Angeles y Salt Lake City con una flota de seis Douglas M-2. Esta primera ruta todavía es realizada por los aviones de la Western Airlines, siendo la línea más antigua de EE UU todavía hoy en día en explotación comercial. Gracias al éxito de este servicio inicial, la WAE consiguió la concesión de la aerovía Los Angeles-San Francisco, adquiriendo para ella Fokker F.X y realizando el primer vuelo el 26 de mayo de 1928. El 29 de junio de ese mismo año, WAE absorbió a Pacific Marine Airways y a comienzos de 1929 se adueñó asimismo de Fokker Aircraft Corporation. En este mismo año se hizo cargo de dos aerolíneas más, la West Coast Air Transport y la Union Air Lines.

Para que WAE pudiera conservar e incluso extender sus transportes postales para el Post Office, Hanshue se vio obligado a fusionarse con Transcontinental Air Transport el 24 de julio de 1930 en la nueva Transcontinental and Western Air (TWA). El primer contrato de correos se consiguió el 25 de agosto y el primer servicio de costa a costa el 25 de octubre de 1930, utilizando un trimotor Ford. El 17 de abril de 1934 desapareció el nombre de WAE y la compañía fue completamente incorporada a la TWA. Sin embargo, una parte de la misma siguió operando como General Air Lines y el nombre de Western Air Express reapareció nuevamente el 29 de diciembre de 1934.

Para intentar obtener de nuevo sus rutas anteriores a 1934, WAE absorbió a National Parks Airways el 1 de agosto de 1937 y a partir de esta unión adquirió muchas más rutas. Tras una tentativa de fusión con United Air Lines en 1940, WAE fue redenominada como Western Airlines el 11 de marzo de 1941 contando con una flota de siete DC-3 y cinco Boeing 247D heredados de United que se incrementaron a diez 247 en 1942. Durante la II Guerra Mundial, Western realizó vuelos ferry con tres DC-3 y un Lockheed Lodestar desde Great Falls en Montana hasta Fairbanks y Nome en Alaska. La Aerolínea realizó también numerosos vuelos de entrenamiento de pilotos militares.

En 1945 la compañía adquirió Douglas C-54 excedentes de la guerra y se convirtió en la primera en utilizar este tipo de aviones en rutas internas el 18 de enero de 1946. Al igual que el resto de las compañías norteamericanas, la Western utilizó más tarde los Convair CV-240. El primero de ellos, matriculado NC8404H, fue entregado el 28 de junio de 1948 y entró en servicio en setiembre. El 9 de abril de 1952 se el concedió autorización para absorber definitivamente la Inland Air Lines que desde 1943 era una división de Western. A comienzos de 1953 entró en servicio el primero de los cinco Douglas DC-6B, matriculado N91302 que había sido entregado el 24 de noviembre de 1952. En julio de 1957, utilizando un Douglas DC-6B, la compañía inauguró su primera ruta internacional con vuelos entre Los Angeles y Ciudad de México.

El primer (y único) aparato turbohélice de la Western fue un Lockheed L-188A Electra, que había sido entregado el 20 de mayo de 1959 (matriculado N7135C) y que entraría en servicio el 1 de agosto entre Los Angeles y Seattle. A partir del 7 de abril de 1961, la compañía comenzó a modernizarse adquiriendo su primer reactor (un Boeing 720-047B con matrícula N93141) para sustituir un Boeing 707 alquilado por el fabricante. Con la entrada de estos apartos y la fusión con Pacific Northern Airlines el 1 de julio de 1967, la WA realiza actualmente vuelos desde Alaska a México y desde las Hawai al Mississipi. Durante la década de los sesenta, recibió su primer Boeing 707-347C (matriculado N1501W y entregado el 22 de junio de 1968) y su primer trirreactor Boeing 727-247 (matriculado N2801W y entregado el 16 de octubre de 1969).

El 2 de noviembre de 1970 American Airlines anunció su intención de fusionarse con Western Airlines y durante las conversaciones, Western realizó un pedido de cuatro McDonnell Douglas DC-10-10 (setiembre de 1971). El primero, matriculado N901WA, fue entregado el 27 de abril de 1973. Si la fusión se hubiera llegado a consumar, estos aviones habrían pasado a la flota de American Airlines. Sin embargo, al no llegarse a un acuerdo con American, la compañía consiguió conservar su propia identidad. El segundo modelo en cantidad utilizado por Western es el Boeing 737-247 del que posee actualmente diez aparatos, el primero de ellos entregado el 11 de abril de 1968 con la matrícula N4501W. En un futuro próximo la compañía operará con los nuevos Boeing 737-347 y Boeing 767-247 de los que tiene pedidos tres y seis respectivamente. También se hallan bajo pedido otros dos aparatos de la versión Boeing Advanced 767-247.

Flota actual de Western Airlines

Boeing 727-247

N.º Reg.	*N.º Constr.*
N2801W	20263
N2802W	20264
N2803W	20265
N2804W	20266
N2805W	20267
N2806W	20268

Boeing Advanced 727-247

N.º Reg.	*N.º Constr.*
N2807W	20579
N2808W	20580
N2809W	20581
N2810W	20648
N2811W	20649
N2812W	20868
N2813W	20869
N2814W	20870
N2815W	20871
N2816W	20872
N2817W	20873
N2818W	20874
N2819W	21057
N2820W	21058
N2821W	21059
N2822W	21327
N2823W	21328
N2824W	21329
N2825W	21330
N2826W	21331
N2827W	21392
N2828W	21393
N2829W	21481
N830WA	21482
N831WA	21483
N282WA	21484
N283WA	21485
N284WA	21697
N286WA	21698
N287WA	21699
N288WA	21700
N289WA	21701
N290WA	22108
N291WA	22109
N292WA	22110
N293WA	22111
N294WA	22112
N295WA	22532
N296WA	22533
N297WA	22534

Boeing Advanced 727-2Q8

N.º Reg.	*N.º Constr.*
N831L	21826

Boeing 737-247

N.º Reg.	*N.º Constr.*
N4502W	19599
N4505W	19602
N4507W	19604
N4509W	19606
N4511W	19608
N4512W	19609
N4516W	19613
N4518W	19615
N4520W	19617
N4521L	20125

Boeing 737-347
Bajo pedido:
tres aparatos

Boeing Advanced 767-247
Bajo pedido:
dos aparatos

Boeing 767-247
Bajo pedido:
seis aparatos

McDonnell Douglas DC-10-10

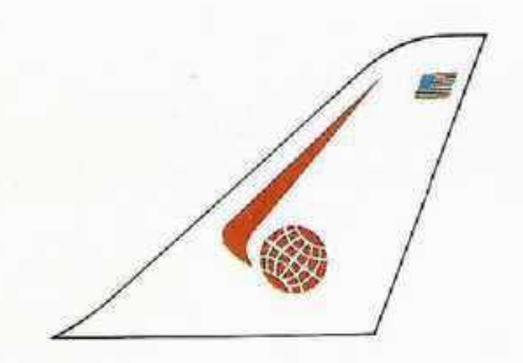
N.º Reg.	*N.º Constr.*
N901WA	46908
N902WA	46928
N906WA	46939
N907WA	46946
N908WA	46977
N909WA	46983
N912WA	46645
N913WA	46646
N914WA	47832
N915WA	47833

McDonnell Douglas DC-10-30

N.º Reg.	*N.º Constr.*
N821L	47848

Lista facilitada por Editions JP

World Airways



World Airways fue fundada el 29 de marzo de 1948 y comenzó a operar con hidrocanoas Boeing Modelo 314A, que fueron remplazados en 1949 por dos Curtiss C-46 Commando matriculados N1442V y N1443V. Los C-46 se utilizaron en vuelos *charter* desde la base de operaciones de la compañía, en Oakland (California). Dos Douglas DC-4 remplazaron a los C-46 en 1955 y al año siguiente la compañía recibió su primer contrato del MATS para llevar carga y personal militar desde la costa oeste de EE UU hasta Japón. El 28 de enero de 1959 se le concedió un certificado de operatividad interestatal, seguido al cabo de 18 meses, el 15 de junio de 1960, por un contrato LOGAIR de la USAF para transportar carga entre los diversos estados de la unión. A fin de poder afrontar con garantías de éxito su nuevo cometido, la aerolínea alquiló a partir de julio de 1960 numerosos aviones DC-4 y Douglas DC-6.

En enero de 1961, la compañía arrendó sus cuatro primeros Lockheed L-1049H Super Constellation para efectuar por cuenta del MATS vuelos entre California y Bangkok, Tokio, Okinawa y Manila. El 1 de abril de 1963, World Airways obtuvo un certificado interino para operar vuelos *charter* a ultramar transportando mercancías y ese mismo año recibió sus tres primeros aviones Boeing 707-370C.

El 5 de abril de 1966 comenzaron los servicios transatlánticos utilizando los Boeing 707, en tanto que el 30 de setiembre de ese mismo año se efectuaban los primeros vuelos hacia el Pacífico y América del Sur. Los DC-6A fueron sustituidos en 1967 por Boeing 727-173C, de los que el primero (con la matrícula N690WA) se recibió el 12 de julio. Los otros cinco se habían entregado a finales de setiembre y fueron utilizados principalmente en vuelos LOGAIR. El 12 de marzo de 1971 la compañía recibió su primer Douglas DC-8-63CF (N802WA). La mayor capacidad de este avión permitió a World Airways llevar más pasajeros sobre las rutas servidas por los 707. Una expansión similar tuvo lugar cuando, el 27 de abril de 1973, se recibió el primer Boeing 747-273C (N747WA), que llevó a cabo su servicio inaugural, de Los Angeles a Londres-Gatwick, el 12 de mayo.

Actualmente la compañía utiliza los McDonnell Douglas DC-10-30CF. El primer avión de este tipo (N103WA) se recibió el 7 de marzo de 1978. World Airways lleva a cabo servicios regulares de larga distancia en los propios Estados Unidos y a Honolulu, Londres y Frankfurt. Sus principales operaciones son los *charter* de pasajeros y mercancías, así como los contratos del Military Airlift Command.

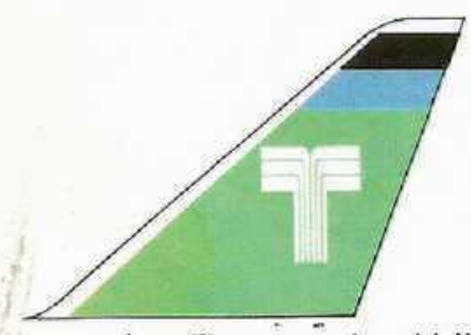
McDonnell Douglas DC-10-30CF, utilizado en rutas interiores e internacionales.

Flota de Wolrd Airways

McDonnel Douglas DC-10-30CF

N.° Reg.	*N.° Constr.*
N103WA	46075
N104WA	46986
N105WA	46987
N106WA	46835
N107WA	46836
N108WA	46837
N109WA	47819
N112WA	47820

Transamerica Airlines



La que es hoy Transamerica Airlines fue constituida el 20 de diciembre de 1948 por Kirk Kerkorian como Los Angeles Air Services, con aviones Douglas DC-3 efectuando vuelos *charter* desde la base de la compañía, en Los Angeles. En abril de 1952 adquirió un Lockheed L-49 Constellation (N74192) que fue inmediatamente alquilado a California Hawaiian. A principios de 1957, LAAS vendió todos sus aviones y no volvió a reasumir los servicios hasta 1958, como compañía de transporte de mercancías. A finales de 1959 recibió dos Douglas DC-6, a los que siguió un tercero en agosto de 1960. El 18 de julio de 1960 se cambió la denominación de la compañía por la de Trans International Airlines.

A principios de los años sesenta se adquirió una importante flota de Lockheed L-1049 Constellation; el primero (N6925C) se compró el 14 de noviembre de 1960 y entró en servicio el 21 de diciembre de ese año. TIA llegó a utilizar doce Super Constellation, de los que el último fue retirado en junio de 1967, a fin de hacer frente a los contratos que había adquirido con el MATS para sobrevolar el Pacífico. El 20 de junio de 1962, TIA recibió el prototipo Douglas DC-8-51 (N8008D), seguido por el primer modelo alargado (un DC-8-61 matriculado N8962T).

El 5 de abril de 1966 comenzaron los *charter* transatlánticos, seguidos por servicios al Pacífico y América del Sur el 30 de setiembre de ese mismo año. En tiempos más recientes, TIA llevó a cabo más *charter* civiles internacionales, en los que resultó muy útil el McDonnell Douglas DC-10-30; el primero de ellos, un DC-10-30CF, se recibió el 27 de abril de 1973 con la matrícula N101TV. El 1 de diciembre de 1967, TIA absorbió la compañía *charter* Saturn Airways junto con su flota de aviones Lockheed L-188 Electra y Lockheed L-100 Hercules.

El 1 de octubre de 1979, TIA cambió de denominación, pasando a llamarse Transamerica Airlines. Los Douglas DC-10-30CF han sido remplazados por Boeing 747-271C, el primero de los cuales, matriculado N741TV, se recibió oficialmente el 21 de diciembre de 1979. Actualmente, esta compañía utiliza sus Boeing 747 y DC-8 en *charter* internacionales de pasaje, y los L-188 y L-100 en operaciones de transporte de mercancías.

Flota actual de Transamerica Airlines

Boeing 747-271C

N.° Reg.	*N.° Constr.*	*Nombre*
N741TV	21964	
N742TV	21965	Uncle Sam
N743TV	22403	

Douglas DC-8-63/73CF

N.° Reg.	*N.° Constr.*
N804WA	46137*
N805WA	46143*
N870TV	46086
N871TV	45968
N872TV	46001
N4864T	46059
N4865T	46073
N4866T	46089
N4867T	46090
N4868T	46091
N4869T	46117

*alquilado de GATX

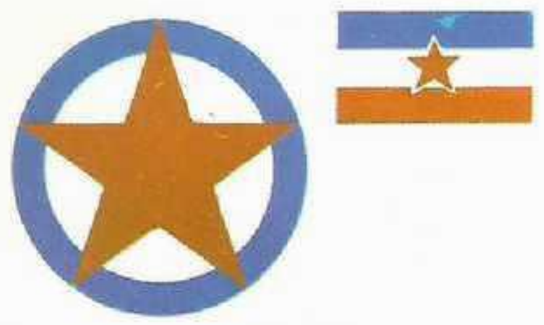
Lockheed L-100-30

N.° Reg.	*N.° Constr.*
N10ST	4383
N11ST	4384
N12ST	4388
N15ST	4391
N16ST	4134
N18ST	4208
N19ST	4147
N20ST	4561
N21ST	4586
N23ST	4301
N24ST	4101

Lockheed L-188CF Electra

N.° Reg.	*N.° Constr.*
N853U	2006
N854U	2009
N857U	2014
N858U	2015
N859U	2016
N860U	2017
N861U	2018

Flota suministrada por Editions JP



Yugoslavia

Limitando al este con Hungría, Bulgaria y Rumania, miembros del Pacto de Varsovia, y al sur y al oeste con Italia y Grecia, pertenecientes a la OTAN, Yugoslavia es un país socialista no alineado desde 1948. Bajo la égida del mariscal Josip Broz, más conocido como Tito, Yugoslavia consiguió mantener una política socialista desligada ideológicamente de Moscú, y tras la muerte de Tito en mayo de 1980, el actual gobierno continúa manteniendo la estabilidad del país al tiempo que comercia con el Este y el Oeste.

Las fuerzas armadas de Yugoslavia utilizan una proporción considerable de material de procedencia soviética. El Ejército yugoslavo está estructurado de forma muy similar al de la URSS, tanto en armamento como en organización de unidades y normas operativas. Las fuerzas aéreas (Jugoslovensko Ratno Vazduhoplovstvo, o JRV) emplean también aviones soviéticos en los cometidos de defensa de primera línea: unos 130 Mikoyan-Gurevich MiG-21PF/M/bis, supervivientes de los casi 200 recibidos en su día.

Doce escuadrones están asignados a las misiones de interdicción, y en la actualidad están siendo puestos en servicio los primeros de los 200 aviones ligeros de interdicción Soko Orao (Águila) previstos. Bastante parecido al SEPECAT Jaguar franco-británico, el Orao ha sido desarrollado conjuntamente por Yugoslavia y Rumania, está propulsado por dos motores Rolls-Royce Viper y previsto para remplazar al Soko Krakuj (25 aparatos en servicio) y al monoplaza Soko Jastreb (150 operacionales), ambos de diseño y producción autóctona. En proceso de desarrollo se encuentra un derivado de reconocimiento del Orao.

Los intentos yugoslavos de no alineación se reflejan en la adquisición de aviones occidentales cuando sus suministradores del Este no podían satisfacer sus necesidades. Los North American F-86 y Republic F-84 Thunderjet vendidos por Estados Unidos en los años cincuenta han sido ya retirados, pero las unidades yugoslavas de helicópteros y transporte están parcialmente equipadas con aparatos de procedencia estadounidense, francesa, canadiense y suiza.

Dos escuadrones de transporte, en Belgrado y Zagreb, utilizan 12 transportes pesados soviéticos Antonov An-12, diez Antonov An-26, diez Ilyushin Il-14 y dos Douglas DC-6, mientras que una unidad VIP/diplomática basada en Belgrado emplea una mezcla de tipos: dos Boeing 727, dos Learjet 25B, dos Dassault-Breguet Falcon 50 y seix Yakovlev Yak-40. Otros aparatos inclasificables son los cuatro aviones contraincendios Canadair CL-215 y los nueve utilitarios Pilatus PC-6 Turbo-Porter.

La fuerza de helicópteros de las JRV es comparativamente mayor a la de ala fija. El Aérospatiale SA 341H Gazelle ha sido producido bajo licencia tanto para cometidos civiles como militares, y se sabe que las JRV han recibido 152 Gazelle para enlace y misiones contracarro. Para el segundo cometido, están armados con misiles infrarrojos «Sagger» y «Grail». Veinte Mil Mi-4 de origen soviético han sido superados por al menos 30 (otras fuentes hablan de 75) Mil Mi-8 en el papel de asalto y transporte de tropas. Entre otros tipos se cuentan 15 Aérospatiale Alouette III, dos Agusta A 109, cinco Westland Whirlwind y dos Agusta Bell AB.212.

El entrenamiento de vuelo recae en los biplazas Soko Galeb de Mostar y Pula, y en los Lockheed T-33A y MiG-15UTI de Skopje y Titograd. Un recién llegado a las unidades de escuela es el Super Galeb, que en líneas generales se parece al BAe Hawk y cuenta con capacidad secundaria de ataque.

Yugoslavia tiene también una reducida arma aeronaval, desplegada en las costas del Adriático.

Seis Yakovlev Yak-40 son utilizados por una de las dos unidades de transporte VIP desde Belgrado y Zagreb.

Unidades de vuelo de las JRV

Mikoyan MiG-21PG/M/bis

Unidad	*Base*
—	Zagreb, Pula, Skopje

Soko/CNIAR Orao/Soko Kraguj/Jastreb

Unidad	*Base*
—	Zadar

Antonov An-12/An-26/Ilyushin Il-14/Douglas DC-6

Unidad	*Base*
—	Belgrado, Zagreb

Boeing 727/Learjet 25B/Dassault Falcon 50/Yakovlev Yak-40

Unidad	*Base*
—	Belgrado

Canadair CL-215/Pilatus PC-6 Turbo Porter

Unidad	*Base*
—	—

Aérospatiale SA 341H Gazelle/Alouette III/Mil Mi-4/Mi-8/Agusta AB.212/AB. 205/109

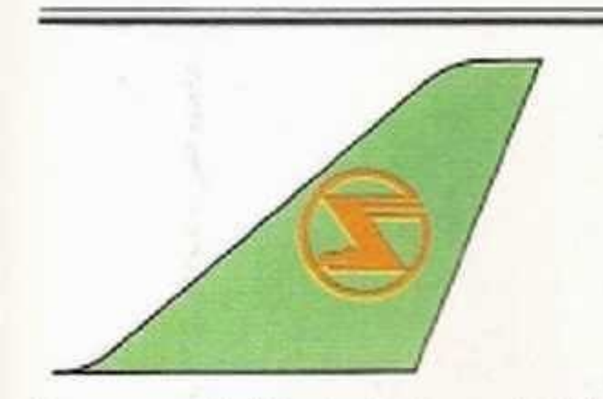
Unidad	*Base*
—	—

Soko G-2 Galeb/Lockheed T-33A/ MIG-15UTI/Super Galeb

Unidad	*Base*
—	Mostar, Pula, Niksic, Titograd, Batajnica, Skopje

El Soko G-4 Super Galeb, diseñado para entrenamiento y ataque ligero, remplazará a los Lockheed T-33 y Soko G-2A Galeb en las unidades de las Fuerzas Aéreas de Yugoslavia (foto Austin J. Brown).

Zambia Airways



Empresa subsidiaria de Central African Airways, Zambia Airways comenzó a operar el 1 de julio de 1964 con dos Douglas DC-3 (9J-RFX y 9J-RFY) y tres de Havilland Canada DHC-2 Beaver (9J-RFZ, 9J-RGA y 9J-ROR). El 1 de setiembre de 1967, a raíz de la disolución de CAA, Zambia Airways se convirtió en una aerolínea estatal. Más tarde, ese mismo año (el 1 de noviembre), inició servicios a Londres vía Nairobi y Roma mediante un Douglas DC-8 alquilado de Aeritalia. También en 1967, el 15 de diciembre, la compañía recibió en Lusaka dos BAC One-Eleven Serie 207AJ (9J-RCI y 9JRCJ), que aparecieron en las rutas regionales en enero de 1969. Los DC-3 (cuatro en total) fueron remplazados por BAe (Hawker Siddeley) HS 748, de los que el primero (9J-ABJ) fue entregado el 17 de abril de 1970 y seguido por otros dos. Éstos son utilizados actualmente en los servicios interiores de la compañía y en uunas pocas rutas regionales. El DC-8 fue remplazado el 1 de abril de 1975 por el primer Boeing 707-349C (9J-ADY), que entró en servicio ese mismo día entre Lusaka y Londres. Para complementar sus HS 748, Zambia Airways utiliza un único Boeing 737-2M9, que recibió el 7 de junio del año 1976.

Los servicios internacionales a Europa estuvieron cubiertos por los Boeing 707 entre 1975 y agosto de 1984, pero a partir de esa fecha entró en servicio el McDonnell Douglas DC-10-30 de la compañía y hoy ha remplazado a los 707 en la ruta a Londres.

En la actualidad, Zambia Airways realiza servicios internacionales a Bombay, Dar es Salaam, Harare, Larnaca, Londres, Mauricio, Nairobi, Roma y Sri Lanka, y cubre una amplia red interior.

La capacidad del BAe 748 de operar desde pistas poco preparadas y en condiciones climáticas rigurosas ha sido de gran utilidad en las rutas interiores de Zambia Airways.

Flota actual de Zambia Airways

Boeing 707

N.º Reg.	N.º Constr.
9J-ADY	18976
9J-AEB	19263
9J-AEL	19295
9J-AEQ	19367

Boeing 737-2M9

N.º Reg.	N.º Constr.
9J-AEG	21236

Britis Aerospace 748

N.º Reg.	N.º Constr.	Nombre
9J-ABK	1677	Nkamba
9J-ABW	1680	Mfuwe

McDonnell Douglas DC-10-30

N.º Reg.	N.º Constr.
N3016Z	48266

Flota suministrada por Editions JP

Angola Airlines

El 8 de setiembre de 1938, el Ministerio de Colonias portugués formó la Direcção de Explotação dos Transportes Aéreos de Angola (DTA) en Nova Lisboa. Las operaciones comenzaron el 17 de julio de 1940 y su principal ruta inicial (cubierta por dos de Havilland D.H.89A Dragon Rapide matriculados CR-LAT y CR-LAV) unía Benguela y Luanda con Pointe Noire, en el África Ecuatorial Francesa. Desde ahí podían emprenderse vínculos con Europa.

Para remplazar sus D.H.89A, DTA adquirió tres Douglas DC-3 (de CR-LBK a CR-LBM) en 1945 y estos veteranos de guerra siguieron en servicio hasta 1976, en que fueron sustituidos por Fokker F.27 Friendship. El primer F.27 Mk 200 (CR-LEO) se recibió el 23 de agosto de 1962, seguido por un segundo en setiembre de ese mismo año. Con el paso del tiempo se adquirieron más F.27 hasta llegar a los seis actuales. El 1 de enero de 1975, esta compañía fue rebautizada TAAG Angola Airlines.

El primer reactor de la aerolínea fue un Boeing 737-2M2C (D2-TAA) recibido el 19 de noviembre de 1975. Junto a los F.27 Friendship y Yakovlev Yak-40, este avión cubre los servicios interiores y regionales de TAAG. En sus rutas de larga distancia a Berlín (Schonefeld), La Habana, Lisboa, Moscú, París y Roma, la aerolínea utiliza Boeing 707; el primero de ellos (D2-TAC) se recibió el 29 de octubre de 1977. Para los vuelos de mercancías hay en servicio dos Lockheed L-100-20 Hercules, de los que el primero fue aceptado por TAAG el 12 de octubre de 1979; en estos servicios colaboran también los Boeing 707.

Flota actual de TAAG Angola Airlines

Boeing 707

N.º Reg.	N.º Constr.
D2-TOG	18583
D2-TOI	18975
D2-TOJ	19355
D2-TOL	19963
D2-TOM	19965
D2-TOP	20136

Boeing 737-2M2

N.º Reg.	N.º Constr.
D2-TBC	21173
D2-TBD	21723
D2-TBO	22776
D2-TBP	23220
D2-TBX	23351

Fokker F.27 Friendship

N.º Reg.	N.º Constr.
D2-TFP	10424
D2-TFQ	10423
D2-TFR	10457
D2-TFS	10561
D2-TRW	10608

Lockheed L-100 Hercules

N.º Reg.	N.º Constr.
D2-THA	4832
D2-THB	4222

Yakovlev Yak-40FG

N.º Reg.	N.º Constr.
D2-TYA	9721553
D2-TYB	9721653
D2-TYD	9721853

Flota suministrada por Editions JP

El ubícuo transporte de medio y largo alcance Lockheed C-130 Hercules cubre las rutas de mercancías de TAAG. En su configuración alargada L-100-20 (en la foto) puede llevar una carga útil máxima de 21 390 kg.

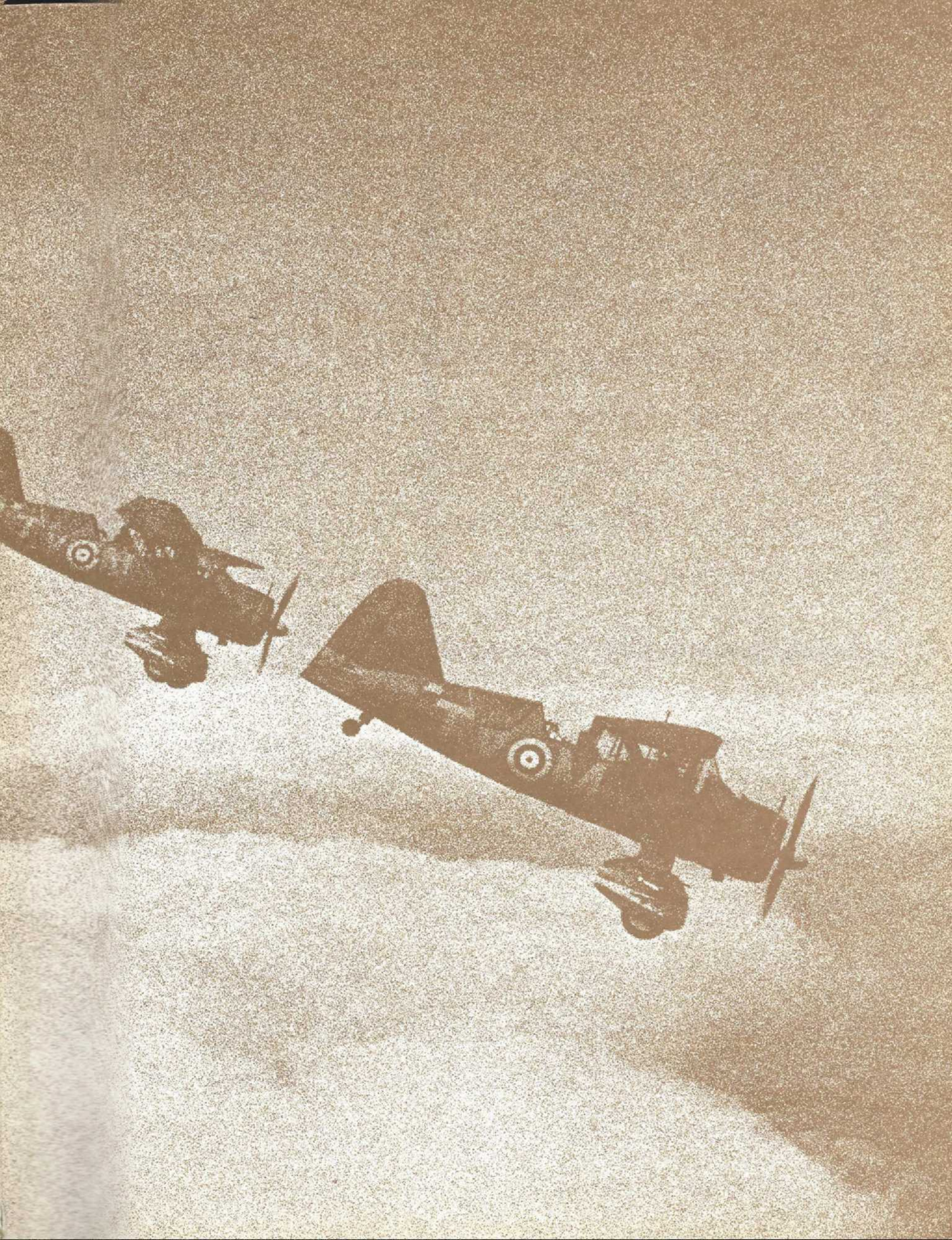
EX LIBRIS Scan Digit

The Doctor *y La Comunidad*

http://thedoctorwho1967.blogspot.com.ar/

http://el1900.blogspot.com.ar/

http://librosrevistasinteresesanexo.blogspot.com.ar/



SAVIGNON

Le Premier Cru de Bordeaux

18

Edmond Delta